



VOYAGE

DANS L'INDE.

SE TROUVE CHEZ

Charles Pougens, libraire, quai de Voltaire.

Lenormant, libraire, rue des Prêtres Saint-Germain l'Auxerrois, en face de l'Église.

VOYAGE
DANS L'INDE,
AU TRAVERS DU GRAND DÉSERT,

PAR

ALEP, ANTIOCHE, ET BASSORA;

EXÉCUTÉ PAR LE MAJOR TAYLOR.

OUVRAGE OU L'ON TROUVE DES OBSERVATIONS CURIEUSES SUR L'HISTOIRE, LES MOEURS, ET LE COMMERCE DES MAINOTES, DES TURCS, ET DES ARABES DU DÉSERT; LA DESCRIPTION D'ALEP, D'ANTIOCHE, DE BASSORA, ET DES DÉTAILS INTÉRESSANS SUR LA PRESQU'ILE DE L'INDE, SUR LES ÉTATS, ET SUR LA GUERRE DE TIPOU SULTAN.

SUIVI

D'instructions détaillées sur le commerce de l'Inde, sur les distances, les prix de route, le change des monnoies d'Europe en Asie, et sur ce qui peut contribuer à conserver la santé du Voyageur.

ORNÉ D'UNE BELLE CARTE.

TRADUIT ET ENRICHI DE NOTES EXPLICATIVES ET CRITIQUES

PAR L. DE GRANDPRÉ,

Ancien Officier de Marine, Auteur de plusieurs Voyages dans l'Inde et en Afrique, et du Dictionnaire de Géographie Maritime, etc.

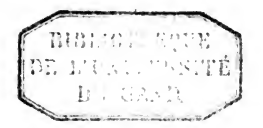
TOME SECOND.

DE L'IMPRIMERIE DE MARCHANT.

A PARIS,

Chez GENEST aîné, libraire, rue Pavée-St-André-des-Arts, n°. 6.

AN XI. — 1803.



VOYAGE

DANS L'INDE.

DANS les circonstances où se trouve l'Europe, à la veille des grands évènemens politiques que tout semble annoncer, on accueillera sans doute avec plaisir un ouvrage qui traite des moyens les plus courts et les moins dispendieux de voyager en sûreté dans le Levant. Tous ces détails se trouvent nécessairement réunis dans une discussion sur les diverses manières de faire par terre le voyage de l'Inde, puisque les différentes routes qu'on peut prendre traversent les pays sur lesquels la curiosité publique se fixe aujourd'hui. Nous allons donc offrir aux lecteurs un tableau général dans lequel nous indiquerons la distance d'un endroit à un autre, les ressources que le pays offre pour y voyager, et les facilités, ainsi que les logemens qu'on peut trouver sur le chemin; nous y ferons entrer en outre toutes les instructions particulières, propres à faire connoître comment on peut, dans cette longue route, réunir la promptitude, la commodité et l'économie.

Nous ne nous étendrons point davantage sur l'importance des établissemens anglais dans l'Inde ; notre premier volume l'a fait assez connoître : mais il n'est pas hors de propos d'observer qu'à une si grande distance de la métropole, la possession d'un territoire aussi considérable est nécessairement très-précaire et très-incertaine : c'est aussi l'avis d'un célèbre ex-gouverneur Anglais, M. *Hastings*. « Je » crains bien, dit-il, qu'on ne soit pas assez » convaincu des dangers que la Compagnie des » Indes a courus; on ne sait pas assez qu'elle a » touché plus d'une fois au moment d'une sub- » version totale ; son existence a toujours » tenu à un fil, que le hasard ou le souffle » de l'opinion pouvoit rompre : sa chute sera » instantanée ; Dieu veuille en éloigner le mo- » ment !

» Je ne dirai point pourquoi on peut dans » tous les temps arracher à une puissance, des » possessions plus étendues que leur mère- » patrie, dont elles sont séparées par un in- » tervalle égal aux deux tiers de la circon- » férence du globe, et gouvernées par des » mandataires revêtus d'un pouvoir limité ; il » ne seroit pas prudent d'entrer dans une pa- » reille discussion, ni de charger un tel tableau, » en dévoilant les vices qui sappent et affoi-

» blissent un édifice d'une construction aussi » étrange » (*).

Un gouvernement sage, éclairé, portera sans doute toute son attention sur les moyens de prévenir, dans les provinces anglaises de l'Inde, l'esprit de dissension et de révolte, et sur les mesures qui peuvent les mettre à l'abri de l'invasion d'un ennemi. Des combinaisons imprévues, de nouvelles situations relatives, des accidens de toute espèce, peuvent mettre ces brillantes colonies dans le cas d'avoir recours aux conseils et à l'autorité de la Grande-Bretagne; dans ce cas, il est important d'assurer entre ces pays éloignés la correspondance la plus prompte. Les communications par mer sont établies de la manière la plus avantageuse pour ce qui regarde le transport des objets de commerce; elles se font sur d'excellens vaisseaux bien armés et bien commandés; mais ces moyens ne suffisent pas pour les besoins immédiats de correspondance que la politique peut faire naître d'un moment à l'autre. Les voyages aux Indes se font assez promptement quand on sait profiter des moussons, des vents alizés et généraux; et certainement, les plus fins voiliers

(*) *Hastings Review* sur les affaires de l'Inde.

ne gagneroient pas beaucoup sur les traversées des vaisseaux de la Compagnie; mais l'expédition d'un navire, qui n'a pas pour objet quelques spéculations de commerce, est un moyén bien dispendieux pour porter des dépêches dans des climats lointains : armer un vaisseau dans des vues tout à la fois mercantiles et politiques, c'est entraver les premières par la célérité des secondes, ou perdre l'avantage de ces dernières, en les sacrifiant aux intérêts des autres.

Lorsque les directeurs des affaires de la Compagnie ouvrirent avec l'Angleterre une communication par la voie de Bassora, on nomma des agens de commerce qui fixèrent leur résidence dans le golfe Persique, et dans les lieux où les dépêches pouvoient aborder, afin de les acheminer vers leur destination; mais tous leurs efforts n'ont jamais pu donner à cette correspondance la célérité qu'on désiroit. Je pourrois en citer des exemples qui sont parvenus à ma connoissance, et qui prouvent que la longueur de ce voyage égale à peu de chose près celle d'une traversée ordinaire doublant le cap de Bonne-Espérance; avec cette seule différence qu'on peut faire l'un en tout temps, et que l'autre en passant par le sud de l'Afrique est subordonné à la saison. Mais en établissant des postes régulières

par une route plus courte, en déterminant un point où toutes les lettres aboutiroient, et d'où elles seroient réparties à leur adresse, on rempliroit tout à la fois les vues du gouvernement et celles du commerce. Le premier en profiteroit pour faire passer les avis qui intéressent sa politique et son administration; le second en retireroit l'avantage d'entretenir aisément et promptement ses relations, sans commettre ses lettres aux hasards d'une longue navigation; les particuliers auroient en outre la facilité d'avoir plus souvent et plus régulièrement des nouvelles de leurs amis et de leur famille; les personnes qui voudroient faire elles-mêmes ce voyage y trouveroient plus de sûreté et moins de peines; enfin, tout démontre l'utilité et même la nécessité d'une pareille entreprise. En attendant qu'elle se fasse, je vais donner aux voyageurs à venir toutes les instructions qui pourront déterminer leur choix sur la route qu'ils auront à prendre, tant en Europe que dans la Natolie, l'Arabie, et l'Egypte.

Je suis convaincu qu'en adoptant les mesures nécessaires, les voyages par terre d'Europe aux côtes de l'Inde deviendroient très-peu dispendieux, et que leur durée n'excèderoit pas celle d'un voyage d'Amérique. Il est une saison bien contraire au passage du cap de Bonne-Espé-

rance ; c'est celle qui correspond à notre été : l'hiver règne alors dans les latitudes méridionales, et les violentes tempêtes du cap des Tourmentes s'opposent aux vaisseaux qui vont aux Indes (*). Il n'en est pas ainsi du voyage par terre ; l'été lui est extrêmement favorable ; c'est le moment de faire le trajet par la mer Rouge (**) : cette voie est alors bien préférable à celle de l'Océan.

Comparons les voyages par terre aux traversées dans lesquelles on double le cap de Bonne-Espérance.

La frégate la *Vestale*, très-fine voilière,

(*) C'est une erreur ; en partant d'Europe en été, on arrive au Cap en automne ; les expéditions ordinaires se font depuis avril jusqu'en juin : c'est à peu près à cette saison qu'il faudroit faire partir pour la mer Rouge ; car, pour arriver au Caire à la fin de mai, il suffit de partir d'Angleterre en avril. Mais en supposant qu'on arrivât au Cap dans le fond de l'hiver, c'est la meilleure saison pour aller dans l'Inde ; on ne craint point les vents opiniâtres du sud-est, qui soufflent continuellement dans l'été : les tempêtes venant toujours de l'O, c'est-à-dire du SO au NO, sont extrêmement favorables à la route, et ne font qu'accélérer la marche du vaisseau.

(**) On peut partir de Suez dans les dix premiers jours de juin, et se rendre à la côte de Malabar avec un vent constamment favorable.

commandée par Sir Richard Strachan, partit d'Angleterre au mois d'août 1798, et arriva à Bombay dans le mois de janvier suivant, après un voyage de quatre mois et demi.

Le paquebot la *Surprise*, au service de la Compagnie des Indes, et réputé l'un des meilleurs marcheurs de ce genre, partit d'Angleterre le 29 avril, et arriva le 28 août à Calcuta où il remit ses dépêches après un voyage de quatre mois, ce qui fut regardé comme un exemple de la plus grande célérité.

Plusieurs autres traits pareils pourroient être cités; ils prouveroient que les meilleurs vaisseaux, aidés d'une saison favorable, font ordinairement le voyage

De Bengale, — en quatre mois,

De Madras, — en cent jours,

De Bombay, — en trois mois et vingt jours.

On verra dans le cours de cet ouvrage, que les dépêches de Londres peuvent arriver par terre.

Au Bengale, — en soixante-neuf jours,

A Madras, — en cinquante-un jours,

A Bombay, — *idem*.

Le retour peut se faire dans un pareil

laps de temps : qu'on juge donc, d'après cet exposé, quelle est celle des deux voies qui mérite la préférence pour ce qui ne concerne que la correspondance. Si l'on veut passer des motifs d'utilité à ceux de pur agrément, le voyage par terre n'aura pas moins d'avantages sous ce dernier rapport. Des militaires qui n'ont que trois ans de congé, seront bien aises de ne pas en perdre un tout entier en faisant deux traversées de six mois, tandis qu'ils pourront faire le même trajet en deux mois chaque fois. Des hommes épuisés par un long séjour dans les climats de l'Inde, ont besoin pour recouvrer leurs forces d'habiter une température plus modérée, telle que l'Italie ou les provinces méridionales de France : ils y arriveront bien plus tôt en faisant la route par terre, puisque ces pays sont sur leur chemin ; et leur santé se rétablira bien mieux pendant un voyage qui demande une certaine activité, que dans l'oisiveté et la nonchalance au sein desquelles vit un passager sur un vaisseau.

Un savant, un amateur d'antiquités trouvera d'ailleurs de quoi se satisfaire dans les plaines de l'Egypte, sur les côtes de la Syrie, de la Grèce et de l'Italie ; il y pourra contempler les débris des puissantes républiques, des grandes monarchies que le temps a renversées, et dont

il ne reste que des édifices ruinés, propres à nous rappeler l'instabilité des choses humaines, en nous démontrant que tout ce qui existe aujourd'hui doit infailliblement se dissoudre et périr un jour.

L'Egypte est située entre deux mers qui lui ouvrent les portes de l'orient et de l'occident; placée au point de contact entre l'Asie et l'Afrique, elle les réunit pour ainsi dire à l'Europe. Son sol, arrosé par le Nil, est de la plus grande fertilité; ce fleuve majestueux et navigable semble diriger son cours exprès pour assurer la communication entre la mer Rouge et la Méditerranée. La ville de Suez est au fond de la mer Rouge, à vingt-trois lieues et un tiers du Nil; c'est sans contredit la route qu'on doit préférer pour aller ou pour revenir de l'Europe dans l'Inde, ou de l'Inde en Europe. La voie de Bassora est soumise à des délais inévitables; et le plan le mieux combiné, les mesures les mieux prises, ne feront point arriver des depêches par cette route dans moins de quatre mois et demi; c'est ce qui se trouve démontré dans les Mémoires de la Compagnie : il est bien rare que ses paquets soient arrivés à leur destination par Bassora, dans un laps de temps aussi court. La route de Suez est non seulement plus expédi-

tive, elle est encore plus courte; il y a une différence de huit cents milles en sa faveur; et dans certaines saisons, les vents et les courans sont très-favorables pour naviguer sur la mer Rouge. Dans le golfe Persique, au contraire, la navigation est subordonnée à des longueurs et à des obstacles sans fin. Tout le monde sait d'ailleurs que dans la mousson de SO, (*) les vaisseaux qui partent de la côte de Malabar, et qui veulent se rendre en Perse ou en Arabie, sont forcés de couper la ligne, et de s'élever jusque par cinq ou six degrés de latitude méridionale, pour trouver les vents de SE (**) qui les ramènent à l'O vers les côtes d'Afrique (***) où ils reprennent les vents de SO, à l'aide desquels ils remontent au N (****). Dans ce cas, il suffit de jeter les yeux sur la carte pour voir qu'en prenant la voie

---

(*) Voyez *India Directory*, sect. XXVI, p. 39.

(**) Voyez *India Directory*, sect. XX, p. 37.

(***) Voyez *India Directory*, sect. CCV, p. 176.

(****) Voyez le *Journal* du capitaine Hardy, sur le cutter la *Vipère*. Il partit de Bombay le 9 juillet 1783, et trouva les vents de SE par 4°-11′ de lat. S.

de la mer Rouge, on gagne toute la distance comprise entre le cap Gardafui et le cap Razalgate; ce qui renferme un intervalle de dix degrés en latitude.

En décembre, janvier, février, et partie de mars, la traversée de la côte de Malabar à Suez est plus courte que celle de Bassora, même dans la saison la plus favorable à cette dernière.

En juin, juillet et août, le golfe Persique est plus facile à remonter que la mer Rouge; et dans cette saison, malgré cet avantage, quand on considère qu'il ne faut pas moins de cinquante jours ou deux mois pour se rendre à Bassora, on voit que ce qu'on gagne d'un côté on le perd de l'autre.

Dans tous les autres mois de l'année, les deux traversées de Bassora et de Suez sont à peu près égales pour la durée.

Ainsi, voilà trois mois en faveur d'une route, trois mois en faveur d'une autre, et six mois de résultats pareils; admettons que la balance soit égale entre les deux voyages jusqu'à Suez ou Bassora. Le premier a sur l'autre un avantage bien considérable, puisqu'à Suez on est

à trois cents lieues plus près d'Europe qu'à Bassora (1).

Quant au temps nécessaire pour faire parvenir des dépêches de l'isthme de Suez à leur destination d'Europe, cela dépend des vents que l'on peut trouver sur la Méditerranée (2).

	Mil. Ang.	Mil. géom.
(1) De Suez au Caire. . . .	70	»
Du Caire à Rosette.	»	100
De Rosette à Alexandrie. .	33	»
D'Alexandrie à Messine. . .	»	825
	103	925
De Bassora à Lataquie. . . .	903	»
De Lataquie à Messine. . .	»	1080
Différence.	800	55

Il y a donc une différence de 855 milles en faveur de la route par Suez. Alep est à 1860 milles dans le SE de Londres, et le Caire à 1920.

(2) Les vents de nord qui règnent sur la Méditerranée et dans l'Egypte, pendant l'été, sont très-favorables au voyage de l'Inde par la voie de Suez. Pline, dans son *Histoire naturelle*, nous apprend, chap. XIX, art. Ier., que les vaisseaux romains, partant du port d'Ostie, faisoient ordinairement le voyage d'Alexandrie, avec un bon vent, dans neuf ou dix jours, et celui des Colonnes d'Hercule, dans sept.

TABLEAU

DES ROUTES DE SU

Pour faire le voyage de l'Inde

	Jours.	Heures.	Distance par terre. Mil. Ang.	Distance par mer. Mil. mar.
De Londres à Messine, par Hambourg, Nuremberg, Trente, Florence, Naples.	14	»	1381	300
De Messine à Alexandrie. . . (1)	10	»	»	825
D'Alexandrie à Rosette. . . . (2)	»	8	33	»
De Rosette au Caire. . . . . . (3)	2	»	»	100
Du Caire à Suez. . . . . (4)	1	12	70	»
De Suez à la côte de Malabar. (5 et 6)	25	»	»	2920
Somme jusqu'à Bombay. . . .	52	20	1484	4145
			4145	
Total.	»	»	5629	

(*) On ne fait pas entrer dans ce calcul les délais qu'on peut éprouver ; c'est au voyageur à les éviter autant qu'il sera en lui, sur-tout en ce qui concerne le séjour dans les grandes villes.

(1) Le colonel Capper dit que de Marseille ou de Livourne à Lataquie le passage est rarement de plus de dix-huit jours, et que souvent on le fait dans dix ou douze. — Volney, tom. I, pag. 58, observe qu'un vaisseau peut mouiller à Chypres ou à Alexandrie le quatorzième, et même quelquefois l'onzième jour après avoir quitté Marseille. — M. Stanley, Consul anglais à Trieste, écrivoit aux directeurs de la Compagnie, le 25 décembre 1780, que deux personnes, parties à la fin de juillet, pour se rendre dans l'Inde étoient arrivées à Alexandrie dans quinze jours. — Le colonel Wood, dans son journal, le 7 mai 1779, dit : *Corfou au NE ¼ N, cinq lieues ; le 9, entré à Zante, et le 6 du même mois, débarqué à Alexandrie à six heures du soir.*

(2) M. Savary compte quatorze lieues françaises. Tom. I, pag. 471 : le colonel Capper dit trente-trois milles anglais ; il fit ce trajet dans huit heures.

(3) J'imagine que les embarcations légères, dont parle Savary, tom. I, pag. 3, pou-

OMPARATIF

Z ET DE BASSORA,

*ns la saison la plus favorable.**

	Jours.	Heures.	Distance par terre. Mil. Ang.	Distance par mer. Mil. mar.
e Londres à Venise.	11	»	986	»
e Venise à Constantinople, par Brindes et Butrintes.	20	»	900	»
e Constantinople à Alep.	14	»	600	»
'Alep à Bassora.	16	»	797	»
e Bassora à Bombay.	18	»	»	1600
Somme jusqu'à Bombay. . . .	9	»	3283	1600
			1600	
Total.	»	»	4883	
Différence en faveur de Suez. . .	2	4	»	»

oient être avantageusement employées à porter des dépêches entre Rosette et le Caire, uand même la Boghaz, ou barre de l'embouchure Bolbetine, seroit regardée comme npraticable. Les *scherms* égyptiennes sont légères et ouvertes, sans tillac; elles naiguent avec des voiles latines, et sont extrêmement dangereuses; il s'en perd beauoup sur la barre. — Le colonel Mark Wood, en 1779, ne fut que cinquante-trois eures et demie à faire ce passage, savoir depuis une heure après midi du 18 mai jusqu'au 20, au soleil couchant.

(4) Le colonel Capper fixe cette distance à soixante-dix milles, et dit qu'on peut la arcourir en dix-huit ou vingt heures: Volney l'a fait en ving-neuf heures, avec ne grande caravane; le docteur Pocock y a mis trente-trois heures.

(5 et 6) Le colonel Capper dit que de Suez à Aujango, sur la côte de Malabar, le voyage se fait en vingt-cinq jours, et vingt-huit pour aller jusqu'à Bombay, en supposant qu'on file constamment cinq nœuds par heure. Il y a onze cent soixante dix milles de Suez au détroit de Babelmandel, et mille sept cent cinquante de plus jusqu'à la côte de Malabar.

Suite du TABLEAU

ROUTE DE BASSORA PAR MESSINE.

	Jours.	Heures.	Distance par terre. Mil. Ang.	Distance par mer. Mil. mar.
De Londres à Messine.	14	»	1381	»
De Messine à Lataquie. . . . . (7) .	16	»	»	1080
D'Alexandrette ou de Lataquie à Alep. (8) .	2	»	90	»
D'Alep à Bassora.	16	»	797	»
De Bassora à Bombay.	18	»	»	1600
Somme jusqu'à Bombay. . . .	66	»	2268	2680
			2680	
Total.	»	»	4948	
Différence en faveur de Suez. . .	13	4	»	»

(7) Voyez la carte du cul-de-sac de la Méditerranée ; Alexandrette est au N de Lataquie.

(8) Les voyageurs ne sont pas d'accord sur cette distance ; M. Irwin dit cent six milles; et sur mon itinéraire, je trouve depuis Alexandrette cent milles et quatre stades.

OMPARATIF, *etc.*

ROUTE DE BASSORA
PAR VIENNE ET CONSTANTINOPLE.

	Jours.	Heures.	Distances par terre. Mil. ang.	Distances par mer. Mil. mar.
)e Londres à Vienne, par Hambourg. . .	10	»	806	300
)e Vienne à Constantinople. (9)	16	»	800	»
)e Constantinople à Bassora, par la Natolie et le grand désert (10).	30	»	1397	»
)e Bassora à Bombay.	18	»	»	1600
Somme jusqu'à Bombay. . . .	74	»	3003	1900
			1900	
Total.	»	»	4903	
Différence en faveur de Suez. . .	21	4	»	»

(9) Une lettre de Vienne, sous la date du 20 mars 1795, dit : que les courriers de nstantinople sont tellement retardés par la fonte des neiges, que les lettres du 10 rier n'arrivent pas avant le 12 de mars, ce qui ne doit pas sembler étonnant, quand considère l'état des routes, et la nature du pays.

10) La distance de Constantinople à Bassora, par l'Arménie, la Mésopotamie, le arbek et Mosul, est estimée de dix-huit cents milles anglais, c'est-à-dire, six cents ues. Les Tartares qui font le service de courriers en Turquie, et qui jouissent pour a de certains privilèges, font ce voyage sur des chevaux que le gouvernement entre-nt à cet effet. A Bagdad, ils s'embarquent, et telle est la rapidité du Tigre, 'ils arrivent à Bassora le quatrième jour, quoique la distance qui sépare ces deux les soit de quatre cents milles; et ce même trajet en retour ne s'effectue que dans ze jours qu'il faut employer à remonter l'Euphrate moins rapide que le Tigre; ils barquent à Hilla, d'où ils se rendent à Bagdad, éloigné de cinquante milles par rre.

Les dépêches venant d'Europe, étant arrivées à Suez, se rendroient à la côte de Malabar très-promptement, pendant l'été, en profitant des vents du nord qui règnent avec force dans cette saison sur la mer Rouge. En sortant du détroit, on trouveroit la mousson du SO qui commence dans les mers de l'Inde, vers les premiers jours de mai (3). A ce moment, le voyage de Suez à la côte de Malabar n'excèderoit pas en durée le trajet depuis Bassora jusqu'à la même côte, en prenant même pour terme de comparaison la saison la plus favorable à ce dernier.

On a long-temps douté de la possibilité de naviguer sur la mer Rouge; les dangers dont elle est semée, la force du vent et des courans, ont occasionné cette opinion qu'il est nécessaire de détruire en faisant connoître les exemples propres à effacer des impressions aussi défavorables.

Le capitaine Robinson, de la marine de Bombay, commandant la corvette de la Compagnie, le *Terrible*, mauvais voilier et mauvais vaisseau à la mer, partit de Suez le 21 juillet 1777; il arriva à Moka le 8 août. De Suez

(3) Voyez le *Neptune oriental français*, ou le *India Directory* Anglais, pour les moussons et l'époque de leurs changemens.

au cap Ras-Mahomed, il trouva les vents du nord à l'ouest; depuis le cap Ras-Mahomed, jusque par vingt-trois degrés de latitude nord, le vent souffla principalement entre le sud et l'est; et delà jusqu'à Moka, il les trouva constamment du N au NO.

A peu près dans le même temps, la corvette du roi, l'*Hirondelle* (Swallow), descendit la mer Rouge en onze jours; et de Moka se rendit à Madras en dix-sept jours.

Dans un autre bâtiment de la Compagnie, (l'*Étoile du matin*), le capitaine Robinson partit de Suez le 27 mai 1779, à cinq heures P. M., et le 8 juin, un peu avant midi, il mouilla sur la rade de Moka; il portoit dans ce voyage le colonel Mark Wood, chargé de dépêches pour le gouvernement du Bengale : ils eurent le bonheur de vider dans vingt-quatre heures, la partie la plus étroite de la mer Rouge, c'est-à-dire le fond du golfe du nord, qui se termine au cap Ras-Mohamed : le vent souffla régulièrement et constamment du nord pendant ce trajet, et même jusque par vingt-un degrés de latitude nord : alors il devint variable, et se fit sentir principalement entre le sud et l'est; ce qui prouve que les vents ne se fixent point invariablement à un point de

l'horizon, pendant toute une saison, mais qu'ils éprouvent des variétés (*).

Le capitaine Robinson partit de Moka le 11 de juin, et dans six jours il atteignit la côte de Malabar. Le 2 de juillet, il arriva à Madras où le colonel Wood fut retenu jusqu'au 6, et le 14 il arriva à Calcutta après un voyage de cent treize jours, pendant lesquels il éprouva bien des délais, sur-tout dans la mer Adriatique; et, malgré cela, il arriva à lacôte de Malabar en quatre-vingt-six jours.

Il est une autre opinion qui s'est encore accréditée; on a pensé qu'il étoit dangereux de rester dans la mer Rouge plus tard que les premiers jours d'août; cependant, M. Niebhur dit, p. 368, vol. II, qu'il laissa Moka pendant ce mois, qu'il passa le détroit de Babel-Mandel avec les vents du nord, et qu'il arriva à Bombay le 11 de septembre suivant (*).

(*) De Grandpré a dit dans ses voyages que sur la mer Rouge, les vents avoient ordinairement un renvoi vers les pleines et nouvelles lunes. Dans la mousson du S, le renvoi est du N au NO, et *vice versâ*.

(*) Enfin, l'amiral Rosily a fait plus que tous ces passagers anglais, car il a bravé tous les écueils de la mer

Quant au passage de Bassora à Bombay, les vents qui règnent sur le golfe Persique peuvent beaucoup l'abréger dans certaines saisons : il n'est pas sans exemple que ce trajet ait été parcouru dans un très-petit laps de temps.

Le cutter le *Lapwing* partit de Bassora le 10 mars 1782, et arriva à Mascate le 22 du même mois ; il en repartit le 8 avril, et arriva le 15 à Bombay.

Pendant cette traversée, les vents soufflèrent presque toujours du sud.

Le cutter la *Vipère*, capitaine Hardy, partit de Bassora le 28 septembre 1783, et le 31 il mouilla à Bushire, d'où il repartit le 2 janvier suivant, et arriva le 9 du même mois à Mascate ; il en appareilla le 10, et arriva à Bombay le 20, après avoir toujours eu des vents de N, belle brise et beau temps : moi-même, en venant de

---

Rouge, avec une grosse frégate de 44 canons; il a été à Suez, et en est revenu, en faisant sur la mer Rouge toutes les remarques qui lui ont servi à dresser son excellente carte, la meilleure sans contredit que nous connoissions sur cette partie. L'amiral Gantheaume, commandant le vaisseau de la Compagnie le *Condé*, a fait le même voyage avec une rapidité étonnante.

Bassora à Bombay, en janvier 1790, j'ai trouvé les vents presque toujours au nord, et j'ai fait le trajet en vingt-un jours.

TABLEAU des différentes routes par lesquelles on peut expédier des dépêches de l'Inde en Europe.

DANS LA BONNE SAISON, PAR SUEZ.

	Jours.	Heures.
De Bombay à Suez.	34	»
De Suez au Caire.	1	12
Pour descendre le Nil jusqu'à Rosette.	1	12
De Rosette à Alexandrie par terre.	»	8
D'Alexandrie à Messine.	14	»
De Messine à Londres.	14	»
Voyage de Bombay jusqu'à Londres.	65	8

DANS LA BONNE SAISON, PAR BASSORA.

	Jours.	Heures.
De Bombay à Bassora.	40	»
De Bassora à Alep.	16	»
D'Alep à Constantinople.	14	»
De Constantinople à Venise.	20	»
De Venise à Londres.	11	»
Voyage de Bombay jusqu'à Londres.	101	»
Balance en faveur de la route de Suez.	35	16

ROUTE PAR MESSINE.

	Jours.	Heures.
De Bombay à Bassora.	40	»
De Bassora à Alep.	16	»
D'Alep à Alexandrette ou Lataquie. .	2	»
D'Alexandrette ou de Lataquie à Messine.	20	»
De Messine à Londres.	14	»
Voyage de Bombay jusqu'à Londres.	92	»
Balance en faveur de la route par Suez.	24	16

ROUTE PAR VIENNE.

	Jours.	Heures.
De Bombay à Bassora.	40	»
De Bassora à Constantinople.	30	»
De Constantinople à Vienne.	16	»
De Vienne à Londres.	10	»
Voyage de Bombay jusqu'à Londres.	96	»
Balance en faveur de la route par Suez.	30	16

Il est à remarquer que si le passage de Bassora à la côte de Malabar a quelque avantage sur celui de Suez, c'est pendant les mois de dé-

cembre, janvier, février et mars, saison pendant laquelle les vaisseaux qui partent d'Europe font les plus courtes traversées ; peut-être dira-t-on que dans le golfe Persique on éprouve fréquemment des vents variables et de fortes brises de terre dont, avec un peu de persévérance, les vaisseaux peuvent profiter pour faire leur route dans toutes les saisons ; tandis que dans la mer Rouge, au contraire, les vents sont fixes, et soufflent invariablement avec une telle force, qu'il est impossible de lutter contre leur violence ; mais nous pouvons répondre qu'il est notoire que dans la mer Rouge, comme dans le golfe Persique (4), on ressent des brises de terre et des vents variables. De petits vaisseaux familiers avec la côte peuvent la ranger de près, profiter des brises favorables, et dans les calmes faire usage de leurs rames (5); graces à ces moyens, on peut dans toutes les saisons remon-

---

(4) M. Irwin parle plusieurs fois des brises de terre, et des vents variables du sud, même dans les mois de juin et de juillet, qui sont les plus contraires aux vaisseaux qui veulent remonter la mer Rouge. (Voyez le *Voyage d'Irwin*, vol. I, et le *India Directory*, sect. XXV, pag. 39, et sect. XXXVII, pag. 44).

(5) M. Irwin, dans son *Voyage*, dit que pendant le mois de juin, en profitant des petites brises de terre, et

ter contre la mousson, et se rendre à sa destination.

Quand on réfléchit aux difficultés qu'il a fallu vaincre pour établir les postes sur le pied où elles sont aujourd'hui en Europe, et plus récemment pour assurer la libre circulation des tapals dans l'Inde (6), on ne peut se défendre d'un mouvement de surprise en voyant qu'avec autant de moyens et de probabilités de succès, on n'ait pas encore essayé d'ouvrir une communication régulière entre l'Europe et la côte de l'Inde (7).

---

en ramant le long de la côte, il faisoit jusqu'à un nœud et demi, c'est-à-dire une demi-lieue par heure. (Voyez le *Voyage d'Irwin*, vol. I, pag. 3).

(6) Voyez les *Mémoires* du major Rennel sur la carte de l'Inde, pag. 317. Voyez le *Code militaire* du major Grace, et les *Réglemens* de la Poste (*Dawk*) établie par les présidences de Calcuta, Madras et Bombay. Les relais des Tapals sont à 7 ou 8 milles de distance, et leur diligence est remarquable : le Nabab d'Arcate s'en est servi pour obtenir des avis des provinces méridionales; ses lettres ont généralement parcouru 100 milles en vingt-quatre heures.

(7) Le colonel Capper recommande l'établissement des courriers pour la correspondance de l'Inde et de l'Europe par l'Egypte; son opinion n'est pas le résultat d'une spéculation, c'est le fruit de l'expérience. La partie de l'ad-

L'Angleterre pouvoit s'emparer de la navigation exclusive de la mer Rouge ; cependant on l'a entièrement abandonnée depuis quelques années, pendant lesquelles il ne s'est fait que peu d'expéditions partielles et rares. On a adopté pour cette partie un mode de correspondance beaucoup plus lent.

Le gouvernement anglais pourroit faciliter à la Compagnie les moyens d'établir cette correspondance, en obtenant du Grand-Seigneur un firman, en vertu duquel les dépêches de la Grande-Bretagne seroient respectées, et pourroient être transportées sans crainte d'une côte à

---

ministration qui concerne les postes s'est beaucoup perfectionnée en Angleterre ; rien ne peut mieux le démontrer que le tableau progressif du revenu qu'elle a produit. En 1644, M. Edmund Prideaux étoit maître de poste ; sa recette étoit évaluée à 3000 livres sterling par an. En 1654, le parlement l'afferma à M. Mainwaring pour 10000 liv. sterl. En 1664, D. O. Néale l'afferma 21500 liv. En 1674, elle rendit 43000 liv. En 1685, on l'estimoit 65000 liv. En 1688, elle montoit à 76318 liv. ; en 1697, à 90505 liv. ; en 1710, à 111461 liv. En 1715, son produit brut étoit de 145227 liv. ; en 1744, il s'éleva à 198226 liv. ; et la même année, 1744, la recette de la poste, tant intérieure, qu'au dehors, monta à 295432 liv. En 1764, elle rendit 432048 liv., et depuis cette époque, elle a fréquemment monté à 700000 liv. sterl.

l'autre de l'Isthme de Suez. A des époques données, des paquebots partiroient du fond de la mer Rouge, chargés des lettres qui leur seroient apportées par des courriers arabes : ces courriers seroient munis de passe-ports et de tout ce qui pourroit leur assurer la protection des gouvernemens dont ils traverseroient le territoire. Le Consul général en Egypte n'auroit plus alors qu'à ménager la bienveillance et l'amitié du Sheick-el-Balad, gouverneur du Caire, dont il ne seroit pas difficile de s'assurer, circonstance absolument nécessaire à la sûreté des dépêches et des messagers.

Pénétré des avantages d'une pareille entreprise, et animé du désir de la voir s'exécuter, j'ai présenté à la cour des directeurs de la Compagnie un plan relatif à cet objet, et dans lequel j'ai démontré la possibilité et la nécessité d'un pareil établissement, ainsi qu'on va le voir.

PROJET

Pour établir des courriers, et une poste aux lettres, depuis Londres jusqu'au Bengale.

LES dépêches du gouvernement pourroient arriver à Messine par la poste ordinaire, ou par un exprès si elles étoient assez importantes pour en exiger cette dépense; les lettres des particuliers seroient toutes confiées à la poste.

Il seroit établi un agent à Messine pour recevoir les paquets qui lui seroient adressés; il auroit sous ses ordres deux paquebots, ou plus si cela étoit nécessaire, leur mission seroit d'aller et de venir continuellement de Messine à Alexandrie (8) : les lettres seroient affranchies

(8) M. Robert Ritchie, M. Richmond Smyth, M. Irwin, tous ceux, en un mot, qui ont écrit sur ce sujet, sont d'avis qu'on doit établir des paquebots entre l'Italie et la Syrie. Un exprès dépêché de Londres pour l'Inde, et réciproquement un autre expédié de l'Inde pour l'Eu-

en Angleterre jusqu'à Messine, et le reste du droit de port s'acquitteroit dans l'Inde.

Les paquebots devroient être des cutters cuivrés, bien équipés, mais peu considérables; on les tiendroit constamment armés, approvisionnés, et prêts à mettre à la voile au premier ordre, et sans délai.

A l'arrivée des lettres à Alexandrie, le Consul général les feroit aussitôt porter à Suez par des courriers arabes.

Des bateaux du pays seroient toujours stationnés à Suez, et prêts à partir pour Moka; (9) ces bateaux seroient cuivrés, et construits de manière à naviguer à la rame comme à la

---

rope, coûtent eux seuls à la Compagnie, pour le port de deux paquets, autant que l'entretien de deux paquebots sur la Méditerranée.

(9) Le capitaine Thomas Forrest a fait connoître combien il pouvoit être utile de se servir de bateaux du pays, et d'une construction particulière, dans les mers resserrées : cet officier a monté sur un pareil bâtiment pour faire des découvertes dans l'Océan Indien; il y a visité plusieurs îles. (Voyez le *Voyage* du capitaine Forrest aux Moluques et à la nouvelle Guinée, sur la galère Tartare.

voile (10); leur tirant d'eau devroit être au dessous de six pieds, afin de pouvoir approcher de Suez, de profiter des petits vents, des calmes, et de n'avoir rien à craindre de la multitude de

(10) M. Irwin et le capitaine Forrest sont tous les deux d'accord sur l'utilité des rames.

(*Note du Traducteur*). Nonobstant l'autorité de ces deux Messieurs, pour lesquels je fais profession d'un très-grand respect, j'oserai assurer que cette opération n'est pas praticable. M. Forrest, monté sur une galère bien armée, c'est-à-dire pourvue d'un bon équipage, a pu naviguer avec sécurité, et ramer de temps en temps le long des côtes, dans les détroits où la mer est toujours belle; mais il n'en est pas ainsi de la mer Rouge : les bateaux du pays qu'on nomme *Daou* sont de grands fonds de bateaux propres à faire des cutters de 16 canons, s'ils étoient pontés : ces embarcations portent plus de cent tonneaux, et naviguent avec une seule voile carrée; ils sont trop lourds pour faire usage des avirons; il leur faudroit soixante hommes d'équipage si on vouloit les armer de manière à lutter à la rame contre les courans et le vent, le long des côtes d'Arabie; ils sont d'ailleurs d'une hauteur sur l'eau, proportionnée à la grosse mer qu'il leur faut affronter quoiqu'ils n'osent s'aventurer au milieu de la mer Rouge; et cette élévation s'oppose à l'effet des avirons : d'ailleurs, dans la mer Rouge, la lame est tellement agitée par les îles, les hauts-fonds, et le peu d'espace où elle est quelquefois resserrée, qu'elle ne peut pas se déployer : il faut cependant qu'elle se lève par la violence du vent; c'est ce qu'elle fait, mais si brusquement qu'elle est dure, courte, même le long des côtes, même sur les rades abritées, et qu'un bon et gros vaisseau fatigue

hauts-fonds dont la mer Rouge est semée : ces bateaux seroient équipés et montés par des Lascars dont la religion est mahométane : il y

considérablement quand il la prend debout. A Moka toute communication est quelquefois interdite pendant cinq ou six jours entre les vaisseaux et la terre. Ainsi, en supposant qu'on construisît des bateaux propres à la rame, comment pourroient-ils, à force d'aviron, vaincre une mer pareille? et si on les faisoit aussi légers que des canots, de quel usage pourroient-ils être à la voile au milieu des lames dont la première les rempliroit? dans ce cas même, ce ne seroit plus là des bateaux du pays. D'ailleurs, nous avons dans d'autres climats des exemples de ce qu'on peut faire l'aviron à la main, sous un soleil brûlant : nous voyons à la côte d'Afrique que l'équipage de canot léger, expédié de Loangue à Malembe, pour faire un trajet de seize lieues, rencontre quelquefois les courans et les brises contraires; il faut alors ramer sur une mer tranquille, et tout auprès de terre ; ce petit voyage ne manque jamais de les mettre sur les cadres : que seroit-ce donc s'il falloit faire au moins la moitié du trajet de Suez à Moka, et sur-tout avec des noirs Lascars? Perfectionner est le propre de l'homme, mais innover n'est pas toujours prudent ; les Arabes ont appris par une longue expérience que leurs bateaux étoient excellens pour remplir le but qu'ils se proposent, c'est celui de naviguer avec les moussons contre lesquelles il est inutile de vouloir lutter. Ces bateaux, pour être parfaits, n'ont besoin que d'être pontés, et grayés d'une manière plus propre au louvoyage ; mais de quelque forme qu'on veuille les construire, on ne réussira jamais à les faire naviguer contre saison, de manière à effectuer leur trajet assez

en a beaucoup à Bombay (11). On auroit soin de leur interdire toute espèce de commerce.

En arrivant à Moka, les paquets trouveroient des bâtimens de la Compagnie prêts à faire voile

---

promptement pour décider à faire les frais de cette entreprise. Je ne doute point qu'il ne soit très-avantageux d'établir des courriers entre l'Europe et l'Asie, par la voie d'Egypte : ce plan est très-bon, et peut s'exécuter; mais dans ce cas il faut se subordonner aux moussons, et renoncer à toute idée étrangère à la marche connue. Il n'en est pas de la mer Rouge comme de la baie de Bengale : les vaisseaux européens y bravent la contre-saison, et, loin de suivre les timides manœuvres des Parias, ils luttent contre le vent contraire, et exécutent leurs voyages, parce que le vent vient d'un côté de la baie, et qu'il suffit de s'élever au vent pour profiter ensuite des courans qui cessent alors d'être contraires; mais dans la mer Rouge, le vent est directement debout; une bordée ne vaut pas mieux que l'autre; les courans sont invariablement debout, excepté vers les pleines et nouvelles lunes; il y a alors un petit renvoi qui dure une couple de jours; au surplus la mer est d'une dureté qui ne permet pas de forcer de voiles; d'ailleurs il n'y a pas toujours de louvoyage, car on est souvent obligé de revirer au milieu d'un bord très-avantageux pour ne pas rencontrer les dangers dont cette mer est semée.

(11) Les lascars sont bons matelots; ce sont des Musulmans que l'on connoît dans l'Inde sous le nom de Maures. Le mot *lascar* signifie, dans leur langue, *matelot*. Les Turcs et les Arabes, qui font la navigation de la mer Rouge, sont au contraire mauvais marins (*voyez*

pour

pour Bombay et les autres places de la côte de Malabar. Toutes ces embarcations relèveroient du Gouvernement de Bombay, qui pourroit les affecter à ce service, avec des réglemens

---

Niebhur, de Tot, Irwin, et Bruce). Pour peu que le temps ait mauvaise apparence, s'ils sont mouillés près de la côte, ils s'embarquent dans leurs bateaux, et se sauvent à terre, abandonnant leur vaisseau à l'ancre, avec tout ce qu'il contient. De beau temps, ils perdent rarement la terre de vue; et, règle générale, ils mouillent tous les soirs, quelque favorable que soit le vent; pusillanimité étonnante, quand on réfléchit que l'Egypte fut peut-être le berceau de la navigation, art que l'on y a toujours cultivé sans interruption jusqu'à ce jour. M. Baldwin, Consul général anglois en Egypte, dit que le commerce du Caire à Gedda emploie plus de cinquante bâtimens de deux cents tonneaux, et quelques uns de mille tonneaux, sans parler de beaucoup d'autres plus petits. — *Le traducteur ajoute* qu'il n'est pas étonnant que les bateaux du pays ne perdent jamais la terre de vue; la raison, c'est qu'ils ne sont pas pontés, et qu'ils n'osent pas s'exposer aux grosses mers du milieu de la Mer-Rouge : ce n'est point impéritie, c'est au contraire prudence. Il faut donc qu'ils se tiennent en dedans de cette chaîne d'îles et de récifs qui bordent la côte à quatre ou cinq lieues de distance. La mer y est moins dure, sans cependant être belle; et cette distance les tient toujours à vue de terre : ils mouillent toutes les nuits, et des Européens en feroient autant en pareil cas. Les dangers ne leur sont pas assez connus pour qu'ils osent se risquer au milieu, sur-tout avec des vents, des courans,

particuliers, sans augmentation sensible dans les dépenses de la marine de cet établissement.

A Moka, on sépareroit les lettres; celles qui seroient destinées pour Bombay, partiroient directement pour cette place; les autres pour Madras et le Bengale seroient portées à Cavai, où, suivant les circonstances, à Cananore: un Agent les recevroit en ce dernier endroit, et les achemineroit par la route suivante:

---

et des lames, trop fortes pour qu'ils puissent venir brusquement en travers à l'approche d'un écueil. Leurs grémens ne leur permettent pas des manœuvres légères; à peine osent-ils virer vent devant de bien beau temps, parce qu'il faut masquer cette énorme voile carrée sur un mât grèle et sans haubans, soutenu par un léger étai. Ils font tout ce qu'il est prudent de faire; l'expérience leur a appris qu'ils ne doivent pas entreprendre davantage. S'il vient du mauvais temps, ils laissent leurs vaisseaux à l'ancre, et se sauvent à terre. Cela vient de la connoissance qu'ils ont de leurs mauvais cables de vaquois, et de leurs méchantes ancres. Je n'en ai pas vu une seule de 600 pesant; et cependant des bateaux ordinaires portent de dix-huit à vingt pieds de banc; ce qui demanderoit un cable de neuf à dix pouces, avec une ancre de 1000 à 1200 pesant. Mais qu'on leur apprenne à ponter leurs bateaux, à les gréer plus convenablement; qu'on leur vende des cables de chanvre, et des ancres, ils seront tout aussi hardis matelots que les autres.

De Cananore à Tallichery.	12 mil. angl.
De Tallichery à Calicut..	42
De Calicut à Tanore....	25
De Tanore à Chitwa......	34
De Chitwa à Dindigul...	156
De Dindigul à Trichnopoly.	65
De Trichnopoly à Madras.	268
De Madras à Masulipatnam.	292
De Masulipatnam à Vizigapatnam..................	191
De Vizigapatnam à Ganjam.	178
De Ganjam à Calcutta.....	369
Total de Cananore à Madras.....................	604
Total de Cananore à Calcutta.....................	1634

De cette manière, les lettres destinées pour Madras, y arriveroient sept jours après leur départ de Cananore, et celles de Calcutta y seroient rendues en vingt-deux jours. Qu'on ajoute ce temps à celui que nous avons porté

C 2

dans le tableau de la page 14 (12), et l'on verra qu'il faudroit cinquante-neuf jours et vingt heures pour faire arriver les paquets de Londres à Madras, et soixante-quatorze jours vingt heures pour Calcutta.

Cananore peut servir de rendez-vous général à tous les paquets destinés pour l'Europe. Les établissemens de la côte de Malabar, de Coromandel et du Bengale, y enverroient leurs lettres, et ce seroit de ce port qu'elles parti-

---

(12) Ce calcul est fait sur l'hypothèse où les paquets seroient débarqués à Bombay, en portant à vingt-cinq jours le passage de Suez jusqu'à cette ville; mais en supposant qu'on débarquât à Cananore les dépêches qui seroient destinées pour Madras ou pour Calcutta, on gagneroit trois ou quatre jours sur le compte que nous venons d'indiquer. Observons que par la route actuelle, par Poona et Hyderabad, c'est-à-dire en traversant le pays des Marates et du Nizam, les lettres de Bombay arrivent à Madras dans vingt-six jours, et dans trente-six à Calcutta; si l'on prenoit au contraire la route de Cananore, on traverseroit le territoire anglois, à l'exception d'à peu près cent quatre-vingt milles, distance comprise entre Gangam et les établissemens anglois sur la côte d'Orixa; les lettres arriveroient à Madras dix-neuf jours après leur débarquement, et à Calcutta quatorze jours plus tôt que par la route précédente; chose à considérer dans l'exécution de notre plan.

roient pour Moka, d'où elles se rendroient à Suez, comme nous l'avons dit. Depuis Suez jusqu'en Angleterre, elles achèveroient leur voyage par les mêmes moyens que nous avons indiqués, c'est-à-dire par les paquebots qui feroient le trajet d'Alexandrie à Messine. Les paquets s'affranchiroient dans l'Inde jusqu'à Cananore, et le reste du droit de port se paieroit en Europe : il n'en coûteroit rien au delà des dépenses actuelles pour les bureaux de Cananore, puisque les postes de l'Inde (*tapals*) sont aujourd'hui desservies par les employés de la Compagnie, et que l'Agent établi dans cette place, pour le service ordinaire des courriers du pays, pourroit se charger de l'expédition des paquets pour l'Europe, et réciproquement.

Si l'on veut se convaincre que Cananore est dans une situation bien favorable au plan que nous proposons ici, il suffit de jeter les yeux sur la carte de l'Inde, publiée par le major Rennell : les lettres de la côte de Malabar y arriveroient très-promptement ; celles de Calcutta, qui descendent à Madras en quinze jours, traverseroient la presqu'île en sept jours ; ainsi, vingt-un jours après leur départ de Calcutta, elles arriveroient à Cananore ; et suivant leur destination, elles emploieroient soixante douze jours huit heures pour faire le voyage depuis Madras jusqu'en An-

gleterre, et quatre-vingt-sept jours huit heures depuis Calcutta, peut-être même trois ou quatre jours de moins, pour les raisons insérées dans la note n°. 12.

Il seroit à propos d'entretenir, dans certaine saison, un petit aviso sur la côte de Coromandel; par ce moyen, on communiqueroit de Calcutta à Negapatnam dans moins de dix jours. De ce dernier endroit on se rendroit à Cananore en quatre ou cinq jours en passant par Trichnopoly, et l'on gagneroit six ou sept jours sur la route par Madras. Les agens de la poste mettroient la plus grande exactitude et diligence dans l'expédition des paquets, de manière à les faire régulièrement et infailliblement arriver aux lieux et au temps désignés; chose bien facile dans un pays où les saisons marchent avec une uniformité qui permet tous les calculs de ce genre.

En adoptant le plan que nous proposons ici, il seroit bon d'étudier les vents et les courans qui se font sentir dans la mer Rouge, afin de pouvoir fixer invariablement l'époque à laquelle les paquebots partiroient de leur station respective; on pourroit d'ailleurs avoir pour l'extraordinaire des bateaux destinés à porter des dépêches pressées, sans égard à la marche régulière à laquelle les paquebots seroient subordonnés.

Le colonel Wood, dans le Journal de son Voyage, observe « que la navigation de la mer » Rouge ne commence à être connue que de» puis bien peu de temps. Pendant l'été, les » vents du nord règnent généralement dans le » fond du golfe, depuis Gedda jusqu'à Suez; » c'est dans cette partie que sont situés les » écueils les plus dangereux; circonstance qui » souvent a prolongé le voyage des vaisseaux » qui luttoient contre le vent, parce que, dans » la crainte d'accident, ils n'osoient faire voile » pendant la nuit, et perdoient alors tout ce » qu'ils avoient gagné pendant le jour; mais » aujourd'hui tous ces dangers, et les canaux » qui les séparent, sont passablement connus, » et cette navigation doit se faire avec bien » plus de célérité (13) ».

La seule carte un peu passable que nous ayons sur cette partie, sur-tout depuis le cap Raz-Mahomet jusqu'à Suez, est celle de M. *Faden*; mais elle laisse beaucoup à désirer, et la Compagnie ne sauroit mieux faire que d'or-

(13) Voyez la traversée du *Condé*, commandé par Gantheaume, pour la Compagnie Françoise. *Voyez* aussi le Voyage de l'amiral Rosili.

donner le relevé de toutes les côtes, et la confection d'une carte nouvelle et plus exacte (14).

Pline le Naturaliste, dans son Histoire Naturelle, livre VI, chapitre XXIII, nous apprend que les Romains connoissoient les vents périodiques de la mer Rouge, et les moussons de l'Inde. Leurs vaisseaux partoient de Bérénice, pendant l'été, avec des vents de nord, et se rendoient à la côte de Malabar avec la mousson du sud-ouest qu'ils trouvoient en dehors du détroit de Babelmandel; ils repartoient de la côte de l'Inde avec la mousson de nord-est, et à l'entrée de la mer Rouge ils retrouvoient les vents au sud et au sud-est, qui leur servoient pour remonter au nord. Le célèbre voyageur Bruce a fait plusieurs remarques très-importantes sur la mer Rouge, depuis le cap Raz-Mahomet jusqu'à l'île Perim, ou Mehun, située dans le détroit de Babelmandel : il observe « que, pour » peu qu'on connoisse l'Histoire d'Egypte, on

(14) Le Major Taylor n'est pas marin; il auroit connu celle de M. Geslin-de-Châteaufur, lieutenant des vaisseaux du roi. Depuis que cet officier a dressé la sienne, l'amiral Rosili en a publié une autre, bien supérieure à tout ce que nous connoissons jusqu'à ce jour, et qui laisse fort peu à désirer sur toutes les positions; quant aux principaux points que l'Amiral a visités lui-même, ils sont déterminés avec toute l'exactitude possible.

» doit savoir que le vent de nord y règne pen-
» dant tout l'été ; c'est ce qu'on nomme le vent
» *étésien*. . . .

« L'Égypte, dit-il, n'est qu'une vallée au
» milieu de laquelle se trouve le Nil. Les mon-
» tagnes qui la resserrent des deux côtés, étant
» disposées du nord au sud, forcent le vent à
» prendre cette direction, dont il est vraisem-
» blable qu'il ne s'écarteroit pas sur la mer
» Rouge, si ce golfe étroit, pareillement res-
» serré entre des terres très-élevées, gisoit aussi
» nord et sud ; mais depuis Suez jusqu'à Moka,
» l'aire de vent est à peu près sud-est et nord-ouest :
» depuis le détroit de Babelmandel, le gisement
» général prend un peu plus à l'est jusqu'à l'em-
» bouchure du golfe ; le vent, obéissant toujours
» à la même impulsion, suit, sur cette mer, la
» même direction que les côtes ; en conséquence,
» tandis qu'il souffle du nord en Egypte, il suit
» sur la mer Rouge une ligne plus inclinée,
» suivant la situation de cette mer ; c'est-à-
» dire que, depuis avril jusqu'en octobre, le
» vent souffle du nord-ouest sur la mer Rouge,
» et depuis novembre jusqu'en mars, il souffle
» du point opposé de l'horizon. Quelques per-
» sonnes nomment ces vents très-improprement
» *vents généraux* ; c'est une erreur, propre à
» répandre de l'obscurité sur les récits des voya-

» geurs, et à les rendre inintelligibles. Les vents
» généraux sont des vents réguliers et cons-
» tans, qui n'ont jamais varié, et qui ne va-
» rient jamais; ils soufflent perpétuellement des
» mêmes points de l'horizon : tel est le vent de
» sud-est, qui règne sur l'Océan, au sud de la
» ligne équinoxiale (15). Les vents qui se suc-
» cèdent au contraire si régulièrement sur la
» mer Rouge, et sur les côtes de l'Inde, se
» nomment *moussons;* ils soufflent six mois du
» nord, et six mois du sud, sur les côtes d'E-
» gypte et d'Arabie, tandis que, dans le même
» moment, ils soufflent du rumb opposé (16)

---

(15) Les vents du SE règnent tout autour du globe, depuis les 3 ou 4 degrés sud jusque par 20 et 25 degrés; ils ne varient que de l'ESE au SSE.

(16) Quand on donne des instructions, il faut être précis, et M. Bruce ne l'est pas ici. Le vent qui souffle du SE n'est point absolument opposé au vent de NE, qui règne sur l'Océan Indien (*directly contrary*); d'ailleurs la saison des moussons de la mer Rouge n'est point diamétralement opposée à celles de l'Inde; et ces dernières ne finissent pas si brusquement au détroit de Babel-mandel. Des voyageurs, pressés d'achever leur voyage, et passagers sur des bateaux du pays, au milieu des Arabes qui les conduisent, et dont ils ont hâte d'être débarrassés, ne peuvent faire beaucoup d'observations; et ce qu'ils ont vu une fois ne peut servir de règle constante:

» en dehors du détroit de Babelmandel ; c'est-
» à-dire que dans l'été ils viennent du sud, et
» pendant l'hiver ils règnent du nord, diver-
» geant un peu à l'est ou à l'ouest.

» En un mot, tout vaisseau qui partira de
» Suez pendant l'été, descendra jusqu'à Moka,
» avec un vent frais de nord au nord-ouest,
» suivant le gisement de la mer Rouge. A
» Moka, la côte prend plus de l'est, jusqu'au
» détroit de Babelmandel ; dans cet intervalle,
» on éprouvera des vents variables, à l'aide
» desquels on arrivera au détroit ; de ce mo-
» ment, la mousson du nord, qui règne sur la

---

nous pensons qu'on doit principalement s'en rapporter aux navigateurs qui, commandans de vaisseaux un peu considérables, sont forcés, pour leur sûreté et pour leurs intérêts, d'étudier les vents ainsi que les courans, et de déterminer leurs manœuvres en conséquence. M. d'Après de Mannevillette, dans son immortel Neptune Oriental, a recueilli les journaux des Capitaines les plus instruits ; il en a retiré ces excellentes instructions, qui nous guident encore aujourd'hui, et qui nous guideront toujours sur les mers de l'Inde. Voici comme il s'exprime à ce sujet :

« Pendant que ces vents règnent ainsi dans la mer
» Rouge, ils varient dans le golfe, en dehors du détroit,
» c'est-à-dire que, règle générale, ils soufflent de l'E
» depuis novembre jusqu'en juin, et de l'O les autres

» mer Rouge, est finie, et celle du sud-ouest,
» qui souffle dans les mers de l'Inde, se fait
» sentir : elle conduira promptement, et sans
» obstacle, dans toutes les parties de l'Inde où
» l'on voudra se rendre. Le contraire arrive si
» l'on veut aller à Suez ; on partira de l'Inde pendant l'hiver avec la mousson de nord-est que
» l'on amènera jusqu'au détroit de Babelmandel ;
» là, se déclare la mousson du sud-est, absolument opposée à celle qui règne sur l'Océan ;
» mais alors aussi la route est différente, et le
» vent du sud-est est favorable pour remonter la
» mer Rouge. Tout cela est simple et facile à
» comprendre : voilà pourquoi, dans la plus

» six mois. — Ainsi, depuis novembre jusqu'en juin,
» le vent souffle de l'E dans le golfe, et du SSE dans
» la mer Rouge ; les autres six mois il souffle de l'O
» dans le golfe, et du NNO dans la mer Rouge ».

Il n'y a donc que six rumbs de vent de différence entre la direction du vent qui souffle en dehors du détroit, et celle de celui qu'on trouve sur la mer Rouge ; ce qui n'est pas, comme dit Bruce, diamétralement opposé. — Ce voyageur a donc tort d'avancer que, pour la direction et la saison, la mousson de l'Inde est *directement contraire* à celle de la mer Rouge. Je l'ai dit ailleurs, malgré toute la réputation très-méritée de M. Bruce, ses observations ont quelquefois besoin de commentaires.

» haute antiquité, les voyages d'Egypte à la
» côte de l'Inde, se faisoient sans difficulté.

M. Bruce dit que, pendant l'été, les vents étésiens soufflent du nord dans la vallée d'Egypte et Strabon nous apprend que, lors de la monarchie Persane, l'ancienne Egypte ne s'étendoit pas jusqu'aux côtes de la mer Rouge: elle se renfermoit dans la vallée que le Nil couvre dans ses débordemens; cet espace est resserré par deux chaînes de montagnes qui, dans quelques endroits, éloignées l'une de l'autre de huit milles, et quelquefois même beaucoup moins, bornent la largeur de la vallée à cette petite étendue. Ces deux chaînes parallèles, dans une ligne presque nord et sud, servent comme d'entonnoir au vent, et lui donnent la direction nord qu'il conserve en s'échappant de ces montagnes pour entrer dans le fond de la mer Rouge, dont il ne tarde pas à suivre le gisement jusqu'à peu près au vingt-unième degré de latitude nord; sous ce parallèle il rencontre la mousson du sud-est qui, pendant huit mois de l'année, souffle avec force sur toute la mer Rouge, dont elle suit pareillement la direction jusques à peu près le travers de Gedda; le choc de ces deux brises opposées occasionne une mer dure, courte, et clapoteuse, qui rend le milieu de la mer Rouge

moins pratiquable pour un petit bâtiment susceptible de faire usage de la rame, que les bords compris entre la côte et les récifs qui la bordent (17).

Il n'y a dans la mer Rouge qu'un seul canal pour les vaisseaux un peu lourds, encore est-il très-dangereux, parce qu'il est peu connu des Européens. La côte d'Arabie est nette et acore depuis le détroit jusqu'à Moka (18); mais au dessus de cette ville la côte est hérissée de dangers (19). La côte d'Afrique est infiniment plus nette: elle a d'ailleurs le très-grand avantage de posséder des ports d'un abord facile, et sans barre à l'entrée, chose qu'on ne

(17) La mousson du NE de l'Inde souffle de l'E dans le golfe, et du SSE dans la mer Rouge; celle du SO souffle O dans le golfe, et NNO dans la mer Rouge; donc le vent du NNO ne peut choquer celui du SE, puisqu'ils ne soufflent pas dans la même saison. Il y a ici erreur de la part du Major Taylor; il y a erreur de la part de Bruce; et, jusqu'à présent, d'Après de Mannevillette a seul raison.

(18) Cela ne renferme qu'un espace de treize lieues.

(19) A terre desquels il y a toujours passage; et c'est par ces canaux intérieurs que se fait tout le cabotage du pays.

trouve point sur la côte d'Arabie, où tout est écueils et difficulté.

L'Yémen se termine du côté du nord au cap Raz-Héli : toute cette côte appartient à l'Imam de Senaan ; ses ports méritent, à tous égards, de la part des Européens, la préférence sur tous les autres ports de la mer Rouge. Le commerce a donné aux habitans de ces états un esprit de générosité et de franchise, que n'ont point les Arabes de la côte de Hejaz ; les dispositions naturelles de ce peuple sont d'ailleurs encouragées par le gouvernement juste et modéré de l'Imam, prince humain, et d'un caractère doux et sensible. Ses principaux ports sont : Moka, Loheia, et Hodeida ; on y trouve toute espèce de rafraîchissemens. Ceux de Hejaz sont : Gedda, Yambo, El-har, et Comsida ; on peut s'y procurer des rafraîchissemens, mais cela n'est pas sans danger. Quand on est une fois entré dans le golfe de Suez, on peut relâcher au port de Tor, où l'on trouve mouillage, et de bonne eau. Sur la côte de l'ouest, il y a plusieurs petites îles avec mouillage ; sur quelques unes on trouve de l'eau, et sur les autres un peu de bois. Les principales positions sont : l'île de Dahalac, et la rade de Matzua, les ports de Suakem, et Cossire. La rivière Farat n'est pas très-connue ; mais on la suppose navigable, et située vis-à-vis

de Gedda; peut-être offriroit-elle des avantages à la navigation. Dans tous ces endroits on peut trouver de l'eau, des moutons, de la volaille, des cabris, des légumes, et d'autres rafraîchissemens. En ménageant l'amitié des habitans de Cossire (20), on retireroit de grands avantages de ce port, dans la saison où les vents du nord ne permettent pas d'entrer dans le golfe de Suez. Cossire est la première ville de la Haute-Egypte. Sa rade est très-fréquentée par les vaisseaux de Gedda et lieux circonvoisins, qui viennent y chercher des grains pour la côte d'Arabie, où l'on en manque souvent. Sa position est par 26°-7'-21" nord (21). La ville de Ghinna, située sur les bords du Nil, en est à cent milles, droit à l'ouest. Ces deux places ont de fréquentes communications au moyen des caravanes de Sienne, d'Esné, et autres lieux de la Haute-Egypte. Ces caravanes se rassemblent dans son voisinage; et de cet endroit au Caire le voyage est prompt et facile en descendant le Nil; car, si l'on vouloit faire le chemin par terre, il fau-

(20) Il faudroit sur-tout leur faire oublier l'aventure de la frégate la Coventry, qui fit feu sur la ville pour obtenir la permission d'y faire de l'eau.

(21) Erreur. Cossire est par 26°-26' N, et par 31°-58' à l'E de Paris.

droit

droit parcourir trois cent vingt milles au travers des déserts de la Thébaïde, qui sont infestés de brigands et de voleurs. Les paquebots qui, d'après notre plan, se trouveroient au nord de Gedda, dans les mois de septembre, octobre, et novembre, pourroient débarquer leurs dépêches à Cossire, pour abréger d'autant une traversée, qu'on ne peut terminer qu'en louvoyant avec opiniâtreté, dans le golfe étroit de Suez, contre un vent constamment debout et violent. Ces paquebots conserveroient leurs duplicata en cas d'accidens, et se rendroient à Suez, d'où ils se tiendroient prêts à repartir avec les paquets venant d'Europe. C'est ici le moment d'expliquer ce qu'on entend par les moussons dont nous avons si souvent parlé dans tout le cours de cet Ouvrage.

Le mot *mousson* est malais; il signifie saison. Dans l'Inde, les marins l'appliquent plus particulièrement aux vents périodiques qui se font sentir invariablement tous les ans; on y joint le nom du rumb dont ils soufflent; c'est ainsi qu'on dit la mousson du NE, et la mousson du SO. A terre on fait un autre usage de ce mot; il désigne les saisons, et sert à les distinguer, c'est-à-dire la saison des pluies et celle des sécheresses; on y ajoute, comme à la

mer, le rumb d'où le vent se fait sentir quand une saison nouvelle se déclare.

Les pluies périodiques commencent dans l'Inde à différentes époques, suivant les lieux, et sans égard au parallèle sous lequel ils sont situés ; car tel endroit éprouvera la sécheresse, tandis qu'un autre sous la même latitude sera inondé de pluie. Le retour de la mousson est ordinairement accompagné d'orages, d'éclairs, et de violentes tempêtes. La première quinzaine sur-tout est la plus dure ; il pleut sans relâche pendant ce laps de temps : la violence de la mousson diminue ensuite, et les intervalles qui séparent les jours de mauvais temps sont frais et agréables.

La côte occidentale de l'Inde est éloignée de trente à cinquante milles du pied des montagnes des Gattes, dont la chaîne est parallèle au bord de la mer, depuis le Cap Comorin jusque par la latitude de Surate. Cet espace renferme les côtes de Malabar, de Concan, et de Canara. Le côté de l'est de la presqu'île est pareillement couronné d'une chaîne de montagnes qui portent aussi le nom de Gattes; mais ces montagnes sont plus éloignées du bord de la mer, que celles de la côte de l'ouest.

On nomme baie de Bengale tout l'intervalle

compris entre la côte de l'Est, ou de Coromandel, et celles du Pégou, et de Tannasserim. Les plaines situées entre le pied des Gattes et la côte de la baie de Bengale portent le nom générique de Carnate; et tout l'espace compris entre les deux chaînes des Gattes forme le Mayssour ou les états de Tipou, le pays des Marates, et celui du Nizam.

Je suppose que l'Ile de Ceylan éprouve les premières pluies de la mousson du sud-ouest, dans les commencemens de mai; ces pluies sont occasionnées par les grandes exhalaisons du voisinage de l'équateur, exhalaisons amoncelées par les violens vents d'ouest qui viennent de la côte d'Afrique. Les nuages qui les portent sont interceptés dans leur course par les hautes montagnes des Gattes; ils y planent quelque temps, y crèvent, et laissent tomber les torrens de pluie qui vont inonder les plaines du côté de l'ouest.

La saison pluvieuse commence à Cochin, Calicut, Tallicheri, du 15 au 20 de mai; et comme les nuages se dirigent alors vers le nord, les pluies tombent un peu plus tard dans les hautes latitudes. Ainsi, à Surate et à Bombay, elles ne commencent que vers le 10 ou le 15 de juin; c'est à peu près l'époque où la saison pluvieuse se déclare dans tout le Guzurate. Après avoir

dégorgé sur les plaines de l'ouest toutes les eaux dont ils étoient chargés, les nuages viennent produire le même effet six mois après sur la côte du Carnate ; les pluies ne s'y font pas sentir avant le 24 octobre, moment où elles ont absolument cessé sur les côtes de l'ouest. La raison en est facile à sentir : les Gattes interceptent les nuages, et les forcent à crever sur le point qui leur résiste ; en conséquence ils ne peuvent que difficilement franchir le sommet des montagnes ; et quand enfin ils le franchissent, ils sont épuisés par la quantité d'eau qu'ils ont versée sur la côte. A ce moment le Mayssour reçoit à son tour les pluies qui le fécondent, mais elles y sont bien moins abondantes que dans les plaines qui se déroulent au pied des Gattes. La presqu'île reste soumise à cette saison pendant quatre mois consécutifs : on prend ce moment pour labourer et ensemencer les terres ; la moisson se fait en septembre ou octobre. Il en résulte que le pays situé sur les Gattes n'est pas aussi fertile, et sur-tout ne produit pas autant de riz que les plaines qui sont sur le bord de la mer ; mais il y croît d'autres grains qui n'exigent pas autant d'humidité. Les vents de sud-ouest sont dans toute leur force, tandis que la saison pluvieuse règne à la côte de Malabar ; en conséquence on nomme ce temps mousson de sud-ouest ; et le vent

de NE ramenant le beau temps, on nomme cette saison la mousson de nord-est. Ces moussons ont des irrégularités, car le vent souffle quelquefois du nord-ouest, et quelquefois du sud : ces derniers commencent à la fin d'avril et continuent jusque vers le 15 de juin ; les vents de nord-ouest se font sentir en février, mars, et partie d'avril. A Calcutta les pluies commencent à peu près dans la même saison qu'à Surate et à Bombay, c'est-à-dire du 10 au 15 de juin. La raison en est évidente ; elle se déduit de la configuration du pays, les montagnes des Gattes se terminent vers la latitude de Surate. Les nuages ne trouvant plus d'obstacles franchissent cet intervalle, et sont portés directement au nord-est par les vents, jusqu'à ce qu'ils soient arrêtés par les montagnes de Rungpore. Il n'est pas moins certain que, d'un autre côté, ceux qui rencontrent les montagnes de Ceylan s'y divisent en deux parties : l'une va crever sur la côte de Malabar, tandis que l'autre poursuit son cours jusque sur les bords du Gange, où elle va fertiliser le Bengale. Il pleut pareillement quatre mois à Calcutta ; c'est alors le temps de la mousson du sud-ouest, et celle du nord-est y ramène aussi le beau temps.

D'après cette explication, le plan que j'ai proposé paroîtra, j'espère, d'une exécution facile,

et l'essai n'en devroit pas être retardé, sur-tout s'il est prouvé qu'il n'occasionneroit pas une dépense considérable.

Les directeurs de la Compagnie envoient aujourd'hui leurs dépêches à Constantinople par Vienne, et se servent de la poste ordinaire; la dépense ne seroit pas plus forte pour les envoyer de même à Messine : le reste du plan s'accompliroit comme nous l'avons expliqué plus haut (*).

Le colonel Capper, dans ses Observations sur le Voyage de l'Inde, dit : « la crainte des dépenses trop considérables peut seule s'opposer à l'acceptation d'un pareil plan, ou en retarder l'exécution; car il est fondé sur la saine politique et sur le bien public. Il est certain que si le Parlement passoit un bill pour en ordonner l'éta-

---

(*) Les paquebots destinés à servir sur la Méditerranée devroient porter de soixante-dix à quatre-vingt tonneaux; ceux qu'on emploîroit depuis Suèz, jusqu'à Moka, seroient plus petits. Je pense que les meilleures embarcations qu'on pût employer à ce dernier usage seroient des bateaux dans la forme d'une galère Tartare, tirant trois ou quatre pieds d'eau. (*Voyez* la description que nous en donne le capitaine Forster, dans son *Voyage aux Moluques.*)

blissement, non seulement une pareille loi seroit avantageuse à la Compagnie, mais encore aux particuliers, et cette Compagnie ne pourroit alléguer les dépenses que cela pourroit lui occasionner; car il se trouveroit bien des personnes qui s'empresseroient d'en avancer les fonds, à charge d'une modique redevance sur les droits de port de lettres. Cette mesure nous mettroit dans le cas d'avoir, dans toutes les saisons, des nouvelles directes dans le plus court délai possible; et si on la rejette, on éprouvera toujours des lenteurs et des retards de plusieurs mois dans la correspondance mutuelle entre l'Europe et les côtes de l'Inde ».

Les frais de ports de lettres produiroient un bénéfice considérable à la Compagnie, dans les pays qui lui appartiennent. On peut en juger par les prix actuels.

On paie pour une lettre simple,

		Roupies.	Quarts.	Rées.
De Bombay	à Pouna. . . .	»	»	50
	à Tulajapour. .	»	1	50
	à Hyderabab. .	»	2	»
	à Masulipatnam.	»	3	»
	à Madras . . .	1	»	50
De Madras	à Ganjam . . .	1	1	0
	à Calcutta . . .	1	2	25

Les lettres plus considérables paient en proportion.

INSTRUCTION

POUR FAIRE LE VOYAGE DE L'INDE PAR TERRE.

Le voyage des Indes, en doublant le cap de Bonne-Espérance, est aujourd'hui regardé comme une partie de plaisir; mais par terre il est si différent de la manière ordinaire de voyager en Europe, qu'il n'est pas inutile d'indiquer les préparatifs qu'il convient de faire avant le départ, et de quelle façon ce voyage doit s'exécuter. Pour traiter ce sujet avec ordre, je le diviserai en six chapitres.

Le 1er. traitera de l'argent nécessaire pour le voyage.

Le 2e., de l'équipement pour la route.

Le 3e., de la santé et des remèdes propres aux climats chauds.

Le 4e., de la manière de voyager, et des dépenses à faire.

Le 5e., des saisons les plus propres au départ.

Le 6e., des diverses routes, tant en Europe qu'en Asie, et des différentes monnoies dont on se sert, avec le change, etc.

En suivant cette marche, je pourrai donner sur chaque article les instructions nécessaires pour mettre un voyageur dans le cas de faire sa route avec autant de facilité que si elle lui étoit déjà connue.

CHAPITRE PREMIER.

ARGENT NÉCESSAIRE POUR LA ROUTE.

LA première base sur laquelle on doit calculer, c'est la manière dont on se propose de voyager, puisque c'est de là que dépend le plus ou moins de dépenses qu'on aura à faire. Si l'on vouloit traverser l'Europe dans une chaise de poste, et faire à soi seul les frais d'une caravane pour passer le grand désert, il en coûteroit à peu près neuf cents livres sterling pour une seule personne, c'est-à-dire à peu près vingt-un mille six cents livres tournois; mais si l'on se réunissoit trois ou quatre personnes, il suffiroit d'ajouter trois cents louis à cette somme pour faire face à tous les frais.

On peut prendre un moyen beaucoup moins dispendieux, en retranchant de la somme ci-dessus énoncée la dépense d'une caravane et le frêt d'un vaisseau; et, dans ce cas, on feroit le voyage pour deux cents louis; il n'en coûteroit que cinq cents pour trois personnes à frais communs.

En passant par l'Egypte avec un domestique, les dépenses pourroient s'élever à deux cent dix louis, et à trois cents avec un compagnon; mais, sans domestique. Je donnerai bientôt un autre plan plus économique encore.

J'observerai cependant qu'il est prudent de prendre avec soi plus que moins, et qu'il vaut mieux avoir cinquante ou cent louis de trop, que d'emporter strictement la somme nécessaire, au risque de manquer d'argent en pays étranger en cas d'accident. Mais comme il est souvent dangereux, et toujours désavantageux de porter en voyage de grosses sommes en espèces, tant à cause de la difficulté du change, sur-tout quand on passe souvent de l'usage d'une monnoie à celui d'un autre, qu'à cause de la perte qu'il faut toujours faire sur l'agiot, il convient d'être muni de lettres de crédit sur les meilleures maisons établies dans les villes qui se trouvent sur la route. On peut trouver dans tous les pays des maisons de banque dont les relations sont assez étendues pour fournir des lettres de change sur toutes les places par lesquelles on doit passer. Si l'on étoit embarrassé sur le choix, on pourroit s'adresser à MM. Heries, rue Saint-James, et Hammersley, dans Pall-Mall, à Londres. On trouvera sous la lettre *L*, à l'Appendix, copie

du plan de la correspondance que ces Messieurs ont établie par toute l'Europe, la liste des villes avec lesquelles ils ont des relations, et le mode de paiement en usage pour leur compte.

CHAPITRE II.

ÉQUIPEMENT POUR LA ROUTE.

UNE précaution essentielle à prendre pour ce voyage, c'est de ne porter qu'exactement ce qu'il faut, sans oublier cependant rien de ce qui peut être nécessaire. Les vivres que l'on embarque pour la traversée de la Méditerranée, ou pour le passage du désert, doivent être faciles à transporter, et assez nourrissans pour qu'une petite quantité soit suffisante, et qu'on puisse les renfermer dans le plus petit espace possible.

Le thé et le sucre sont deux objets indispensables (*). Quant au café, on peut s'en procurer par-tout, excepté sur le désert; ainsi, il est inutile d'en emporter une grande provision. Il convient de se pourvoir d'une certaine quantité de salep, de sagou, de bouillons en tablettes, de jus de citron, de l'alun, des

(*) Pour un Anglois.

épiceries ; mais sur-tout du sel, et quelques bouteilles de bon vin.

On a observé que pour vivre, sans éprouver de besoin, il suffit par jour d'une once de salep en poudre, et d'une once de tablettes ou de gelée de bouillon, délayées dans deux quartes d'eau. Cette nourriture peut se rendre très-agréable au goût en y ajoutant quelques épices, ou seulement un peu d'essence de céleri. D'après cette donnée, on peut facilement calculer la quantité dont il faut s'approvisionner pour le désert. Une livre de bouillon en tablettes contient le jus de douze livres de viande. Dans un besoin, ou dans un moment pressé, on se contente de délayer un peu de salep dans de l'eau froide, on y ajoute un morceau de cannelle, un peu de sucre et de vin ; ce mélange est agréable au goût, et suffit pour un repas. Une autre ressource très-précieuse, c'est qu'au Caire et à Alep on trouve, pendant l'hiver, des viandes empotées, de toute espèce, qui peuvent se conserver fraîches pendant quinze jours.

Sur le désert, entre Alep et Bassora, on trouve beaucoup de lièvres, et de temps en temps des canards sauvages. On peut se procurer, dans le petit nombre de villages qu'on rencontre, un peu de mouton et par fois quel-

ques volailles. On obtient aisément des Arabes des gâteaux d'orge, un peu de lait de chameau, et beaucoup de dattes fraîches.

Je recommande le jus de citron, parce que dans les chaleurs il rafraîchit, et son usage est salutaire. L'alun sert à clarifier et à purifier l'eau. La dose est d'un quart d'once d'alun pulvérisé sur sept gallons d'eau, et quelque épaisse qu'elle soit, deux heures suffiront pour la rendre claire et la dépouiller de ce qu'elle peut avoir de malfaisant.

A l'égard du bagage, il convient de le réduire autant qu'on le peut, et même en supposant qu'on veuille voyager très-dispendieusement, il suffit d'avoir pour son usage personnel :

Un chapeau et un bonnet de voyage.
Deux habits, une veste de couleur foncée, et trois blanches.
Une douzaine de chemises.
Douze paires de bas.
Deux pantalons et une culotte de soie noire.
Une paire de souliers.
Deux paires de demi-bottes.
Un col noir.
Six cravates blanches.
Une redingotte.

Une bonne paire de pistolets montés simplement.

Une paire de pistolets de poche.

Un fusil de chasse.

Un gobelet.

Une théière, dont on puisse faire un cafetière.

Un coquemar d'étain.

Un grand plat de métal, muni de sa couverture, ustensile nécessaire pour cuire les vivres.

Des tasses à thé.

De la poudre, du plomb, et des balles.

Des assiettes, couteaux, cuillers, et fourchettes.

Une boussole.

Une lunette d'approche.

Un thermomètre.

Un sextant.

Des mèches phosphoriques.

Des remèdes.

Un lit enveloppé d'un sac de toile peinte.

Un nécessaire contenant des rasoirs, peignes, et autres objets propres à la toilette, avec du papier, plumes, encre, etc.

En arrivant en Égypte, ou en Asie, on se procurera un bon cimeterre; on s'habillera à la Turque, et on n'oubliera pas de se vêtir chaudement, car les nuits sont très-fraîches; on aura soin de se garantir du froid, sur-tout à la tête ainsi qu'aux pieds.

Tous

Tous ces objets peuvent aisément se renfermer dans un petit espace, et leur volume s'augmente en raison du nombre des voyageurs. Le vin est le seul article d'encombrement ; mais il est impossible d'obvier à cet inconvénient ; le seul remède est d'en prendre peu, et de le ménager. On observera qu'on ne peut s'en procurer dès qu'on a quitté l'Europe ; tous les vins du Levant sont doux et liquoreux, ceux de Syrie déposent, et n'ont ni corps ni bouquet.

Une personne qui voudroit faire son voyage à peu de frais, pourroit se passer d'une partie des objets que je viens d'indiquer, et réduire ses équipages aux articles suivans :

Un habit, une veste, et six chemises.
Un chapeau, un bonnet de voyage.
Un col noir.
Deux paires de demi-bottes.
Deux bons pantalons.
Une redingotte.
Un lit composé d'un tapis, et d'une couverture.
Six paires de bas.
Une paire de pistolets, un petit fusil de chasse, pour porter en bandouillère, avec les munitions nécessaires.

Un gobelet.

Une théière.

Une boussole de poche, et une longue vue.

Couteau, fourchette, et cuillère, dans un étui.

Quelques remèdes.

Un petit nécessaire de toilette, renfermant ce qu'il faut pour écrire.

Des vivres en petite quantité, sans vin.

Tout cela doit être serré dans un très-petit volume. Je préfèrerois un sac de quelque chose de bien fort, à toute autre espèce de malle, coffre, porte-manteau, etc. En arrivant en Asie, le voyageur se débarrassera de ses habits d'Europe, et de tout ce qui lui sera inutile ; il aura soin sur-tout de ne rien porter sur ses vêtemens qui puisse le faire remarquer, ou qui puisse exciter la cupidité des naturels ; au moyen de cette précaution il fera sa route avec la plus grande sécurité. Ceux qui voudroient déployer beaucoup de luxe dans ce voyage en trouveront facilement les moyens, en augmentant le nombre des domestiques, des chameaux, des tentes, et des bagages de toute espèce.

CHAPITRE III.

Précautions pour conserver la santé.

En faisant par terre le voyage de l'Inde, on traverse des pays dans lesquels il règne des maladies endémiques, dont heureusement on peut se garantir avec un peu d'attention. Il vaut mieux les prévenir par des précautions, que de les guérir quand on en est attaqué. De ces précautions la meilleure est la sobriété; mais il faut sur-tout s'abstenir de liqueurs spiritueuses. Autant qu'on le peut, on doit se vêtir chaudement, se bien loger, quand la circonstance le permet, et faire un usage très-modéré du meilleur vin, sur-tout dans les chaleurs. Pour prévenir toute indisposition, on peut avec succès employer la teinture de quinquina, de gentiane, de camomille, ou la décoction de peau d'orange; je recommande aussi l'élixir de Stoughton, matin et soir. En général, on aura peu à craindre l'influence des climats chauds, si l'on a soin de se tenir le corps libre au moyen des sels et autres apéritifs.

En Europe les vents d'est sont morbifères pen-

dant l'automne. Les maladies qu'ils produisent sont des fièvres, des flux, et des douleurs. La campagne de Rome est très-malsaine pendant l'été quand les vents soufflent du sud ; on y est sujet aux fièvres intermittentes. Autant qu'on le peut, on doit éviter dans cette saison de prendre sa route par la capitale de la chrétienté, et sur-tout ne pas voyager pendant la nuit. En général, toutes les situations basses sont insalubres, sur-tout dans le voisinage des marais ; et quand un voyageur a le choix de deux routes, il fait bien de préférer les situations élevées, et les pays où l'on éprouve le moins d'humidité. Depuis mai jusqu'en septembre, l'air d'Egypte est fatal aux étrangers, sur-tout aux constitutions bilieuses. Les fièvres et les flux qui y règnent pendant cette saison sont dues principalement au voisinage des déserts d'Arabie et d'Afrique, dont les vents de sud (*samiel*) apportent les émanations pendant cinquante jours. Le même effet a lieu à Moka; cette saison est régulièrement soumise à des maladies périodiques. Il en est de même d'Alexandrette, et de presque tous les ports du Levant : les habitans y ressentent des fièvres intermittentes dans la saison où les grandes chaleurs attirent les exhalaisons de la terre.

Il est de fait que le vent, en traversant une

plaine considérable, marécageuse, ou sablonneuse, se charge de miasmes pestilentiels; voilà la source des maux qui affligent les habitans des confins du désert d'Arabie ou d'Afrique, et ceux des environs de Bassora. Ces derniers sont soumis à des maladies particulières au pays; elles proviennent des inondations de l'Euphrate. Les Arabes irrités contre les Turcs viennent souvent, par vengeance, saigner les digues élevées sur les bords de ce fleuve; les plaines voisines sont aussitôt submergées, et les vapeurs qui s'en exhalent, lors du desséchement, sont fatales aux habitans. Cet accident étoit tout récent lorsque j'y arrivai en 1789, et ses funestes effets étoient visibles sur toutes les figures. Au surplus, on a observé que les maladies qui résultent de pareilles causes sont rarement inflammatoires.

Si je puis m'en rapporter aux informations que j'ai prises, et aux observations que j'ai faites moi-même, je crois qu'on a peu à craindre dans ce voyage les maladies putrides ou inflammatoires; mais on est exposé à ressentir des flux, ainsi que des fièvres intermittentes et rémittentes; ces maladies sont épidémiques et endémiques dans le Levant, lorsque le soleil, agissant avec force sur les lieux marécageux, répand dans l'atmosphère des émanations plus ou moins malignes,

suivant que le pays est plus ou moins humide. La saison et la direction du vent influent ainsi sur la santé des habitans, et l'automne amène ordinairement des fièvres très-dangereuses pour les Européens peu accoutumés à l'insalubrité des climats chauds. Il est assez dangereux de s'exposer à se faire saigner par quelques maladroits qu'on peut rencontrer dans ces pays ; en conséquence, je pense qu'on ne doit jamais avoir recours à ce moyen. Le meilleur remède qu'on puisse employer contre les fièvres remittentes ou intermittentes, c'est de bon quinquina rouge, de l'émétique, quelques doses d'antimoine, et par fois les mouches, en y ajoutant de la poudre du docteur James. En cas de blessure on fera bien de se pourvoir de gouttes de Turlington, ou de baume de moine, connu en Angleterre sous le nom de *friar's balsam*.

Je n'ai pas la présomption de prescrire l'usage qu'on doit faire de ces remèdes, mais je vais donner ici un extrait de l'ordonnance de feu docteur James Lind sur ce sujet.

La fièvre, dit le docteur Lind, est une maladie très-commune, et cependant il n'en est peut-être pas de plus difficile à définir et à caractériser, et dont les symptômes soient moins infaillibles.

On a long-temps regardé la circulation accélérée du sang comme le signe le moins équivoque de la fièvre ; mais quelquefois le pouls n'annonce aucune indisposition, et cependant la fièvre existe. Le docteur croit en conséquence que cette maladie peut se définir; un malaise général du corps, accompagné de chaleur, de soif, et de maux de tête, et fréquemment d'une pulsation précipitée : souvent elle est annoncée par beaucoup d'autres symptômes qui, dans peu de jours, disparoissent, et sont suivis ou de la santé, ou de la fièvre rémittente, ou de la mort.

On peut ranger la fièvre en trois classes distinctes, savoir : la fièvre continue, la fièvre rémittente, et la fièvre intermittente. Cette dernière disparoît entièrement pendant son intermittence. La fièvre rémittente a bien ses momens de calme ; mais ils ne sont point assujétis à des intervalles réguliers. La fièvre continue n'a point de relâche visible, et le malade est dans un état continuel de souffrance. Ces trois espèces de fièvres peuvent être annoncées par plusieurs symptômes ; il en est de légers qui dénotent une indisposition passagère et nullement dangereuse ; d'autres plus graves sont les signes certains d'une maladie sérieuse : c'est ce qu'on nomme fièvre maligne.

Il est une autre espèce de fièvre connue sous le nom de bilieuse : le remède qui lui est propre consiste en copieuses et fréquentes évacuations par haut et par bas ; mais elles sont quelquefois pénibles ; le malade est, dans ce cas, sujet à ressentir des douleurs au foie.

Un des symptômes les plus communs est la peau jaunâtre ; ce symptôme annonce la malignité, et quelquefois une dissolution totale du sang et des humeurs. Souvent aussi cette couleur accompagne les évacuations bilieuses.

La fièvre intermittente se fait sentir tous les jours, ou tous les deux jours ; dans le premier cas, elle porte le nom de quotidienne ; dans le second, elle prend celui de tierce : elle est double-tierce quand, dans les quarante-huit heures, le malade a deux accès, dont l'un est plus violent que l'autre.

La première précaution à prendre dans ce cas, c'est de nettoyer l'estomac dès que les premiers symptômes se font appercevoir ; on feroit bien même d'avoir recours à ce moyen, aussitôt qu'on ressent du malaise, ou des frissons mêlés de chaleur. L'usage de la manne, de la teinture, de séné, est alors salutaire : on y peut joindre quelques lavemens purgatifs,

ou simplement de l'eau avec une cuillerée d'huile douce (*).

Dans un voyage aussi long on peut éprouver bien des maladies diverses, suivant les différens pays que l'on parcourt ; pour mettre le voyageur à même de s'en garantir efficacement, je vais joindre aux notes du docteur Lind les observations du docteur Rowley qui a long-temps voyagé dans les pays chauds, et dont la théorie se joint à l'expérience.

Rhumes.

Les froids du matin et du soir produisent des rhumes dans tous les pays. Le meilleur remède qu'on puisse faire en voyage, c'est de prendre un peu de la poudre du docteur James,

(*) Voilà des détails qui paroîtront bien superflus, et bien dégoûtans à la plupart des lecteurs qui, dans un voyage, ne cherchent que les anecdoctes et le merveilleux ; mais qu'on se transporte en idée dans les sables brûlans du désert, éloigné de toute habitation humaine ; qu'on se figure être attaqué d'une maladie, et pour toute ressource, avoir une petite boîte renfermant quelques remèdes : l'on sentira alors combien, dans une circonstance pareille, le livre du major Taylor peut être précieux.

et avant de se coucher, se baigner les pieds à l'eau tiède, dans laquelle on fait dissoudre un peu de sel; on doit préférer l'eau de mer si l'on est à portée de s'en procurer.

Toux.

La toux suit le rhume : si elle est violente, il faut saigner; si elle n'est que légère, on purgera d'abord; ensuite on prendra trois ou quatre fois par jour une cuillerée à café de miel ou de sirop, jusqu'à la concurrence de deux onces pour une journée, et cent vingt gouttes de teinture d'opium par jour.

Fièvres.

Si elle est inflammatoire, mais sans putridité, on saignera, et on prendra toutes les six heures de la poudre du docteur James, à petite dose, et une demi-once de nitre dissous dans un quart d'eau.

S'il y a du délire, ou quelque autre symptôme dangereux, on aura sur-le-champ recours aux vésicatoires, au dos, et toutes les cinq ou six heures on prendra six grains de camphre, et quinze de racine pulvérisée d'une espèce d'aristoloche qu'on nomme racine de serpent : en même

temps, il faut tenir le corps libre au moyen des sels, de la manne, de la magnésie, de la rhubarbe, ou d'une infusion de séné.

Fièvres intermittentes.

On les reconnoît d'abord au frisson suivi d'une grande chaleur qui se termine en transpiration ; la fièvre disparoît alors pour un, deux, ou trois jours, et revient ensuite avec les mêmes symptômes.

Pour la guérir, il faut prendre une demi-dose, ou si l'on veut un demi-paquet des poudres du docteur James, un peu avant le moment où l'on attend l'accès. Ce remède purge ou fait vomir. Si on veut employer un moyen moins violent, on peut prendre vingt grains de rhubarbe et quarante de magnésie, dans un peu d'eau.

Lorsque les voies sont débarrassées on peut prendre toutes les heures, ou toutes les deux heures pendant l'intermission, un scrupule d'extrait de quinquina et de résine réduit en quatre pilules; et quinze gouttes d'élixir acide de vitriol, mêlées dans trois cuillers à bouche, de vin ou de grog.

Si la fièvre est rebelle, on prendra un grain

ou deux de calomel, et quinze grains de rhubarbe, dans le cas où il y auroit embarras dans les viscères.

Il est des tempéramens auxquels les acides sont contraires; dans ce cas on substituera à l'élixir, acide de vitriol, une once de vitriol blanc délayé dans une cuiller d'eau, et on en ajoutera deux cuillerées à café sur chaque dose de quinquina : il est rare que la fièvre ne cède pas à ces remèdes.

Fièvre nerveuses.

Ses symptômes sont la langue blanche, une grande foiblesse et de l'abattement; cette maladie se fait sentir en automne et dans les temps humides : elle cède aux remèdes suivans :

On tiendra le corps libre avec la rhubarbe, le calomel, ou la magnésie.

On administrera ensuite le quinquina comme dans les fièvres intermittentes, trois ou quatre fois par jour, sans égard à l'état du pouls ou à la chaleur du corps : cette méthode a réussi mille fois.

Si la peau est sèche, on rétablira sa fraîcheur avec de la poudre du docteur James, mêlée avec du vin d'antimoine, et on la supprimera aussitôt que les pores seront ouverts.

Lorsque les pores ont repris leur état naturel, et qu'on a évacué les intestins avec vingt grains de rhubarbe et deux grains de calomel, l'expérience a démontré qu'il falloit faire aussitôt usage du quinquina et de l'acide vitriolique.

Le jour suivant la fièvre doit reparoître, à moins que le quinquina ne l'ait déjà dissipée. Si elle revient, on répètera pendant l'accès l'usage de l'antimoine; et si le malade éprouve de grandes douleurs de tête, ou s'il est menacé du délire, on lui appliquera sans différer les mouches sur le dos; dès que la fièvre l'abandonnera on emploîra le quinquina, et si le sujet est trop affoibli on lui donnera en outre de l'aristoloche ou racine de serpent, ou bien du camphre.

Tous les sels sont funestes, excepté dans les inflammations décidées; à cet avis je joins une note composée de quatorze articles qui renferme les méthodes et remèdes qu'on doit rejeter avec soin.

Choses à éviter dans les fièvres qui tendent à la putridité.

1. La saignée.
2. Le nitre et les sels rafraîchissans.
3. Vomir plus d'une fois.

4. Rester couché quand on peut se lever.

5. Les vésicatoires à moins de délire, ou d'apparence de délire.

6. Faire trop transpirer.

7. Arrêter brusquement les évacuations avec de l'opium.

8. Négliger les petits ulcères de la gorge, et ne pas nettoyer soigneusement la langue.

9. Trop dormir.

10. Priver le malade d'air, ou l'empêcher de circuler librement.

11. Faire usage de lait, ou de bouillon de viande.

12. Manger de la volaille.

13. Avoir trop de confiance dans des préparations chimiques, telles que sels, etc.

14. Trop ménager le quinquina dans toutes les périodes de la fièvre putride, et ne pas le mêler avec l'acide de vitriol.

Dans les intermittences, les seuls remèdes qui puissent sauver un malade sont le vin, l'acide de vitriol, le quinquina, et la racine de serpent, sorte d'aristoloche; mais il est à remarquer que les voyageurs ne sont pas ordinairement pourvus d'un grand approvisionnement de drogues.

Le docteur Rowley, parlant des divers traitemens employés dans les fièvres putrides, re-

marque que dans cette maladie il périt des milliers d'individus par le préjugé attaché au système de Boerhaave ; et il est convaincu qu'en renonçant à la prévention qu'on a pour cet auteur et ses adhérens, on sauvera autant de malades qu'on en perd en le suivant.

Après avoir ainsi donné hardiment son opinion sur une maladie si fatale à l'humanité, mais sur-tout aux gens de travail, aux soldats, aux matelots, et même quelquefois à des classes plus relevées, il indique les moyens qui lui ont si bien réussi dans toutes les occasions.

Les fièvres putrides, dit-il, sont celles qui sont contagieuses ; elles se communiquent facilement des malades aux personnes saines : on peut la définir maladie fiévreuse, aiguë, épidémique, qui prend sa source dans l'air contagieux et chargé de miasmes putrides, que l'on respire.

La peste du Levant n'est pas autre chose qu'une violente fièvre putride.

On distingue la fièvre putride, de la fièvre inflammatoire, nerveuse, ou intermittente, à un seul caractère ; c'est qu'elle est contagieuse : elles ont d'ailleurs des symptômes différens.

La méthode suivante a particulièrement réussi

dans les fièvres putrides occasionnées par la décomposition des cadavres à la Havane en 1762, ainsi que dans les occasions où les pluies dans les pays chauds pourrissent et font fermenter les corps végétaux. Les vapeurs qui s'en exhalent chargent l'air de principes morbifères qu'on reconnoît chez les personnes qui les respirent, par la noirceur de la langue, une grande chaleur, une soif continuelle, la peau tachetée de marques rouges, etc. La méthode que nous donnons ici n'a pas moins bien réussi dans les plus malignes petites véroles confluentes, même dans celles qui se montroient sous tous les symptômes les plus effrayans.

Traitement administré par le Docteur Rowley, médecin de l'hôpital de Sainte-Marie-le-Bone, aux personnes malades de la fièvre putride.

1°. En arrivant à l'hôpital, le malade est sur-le-champ mis dans un bain chaud, nettoyé, et mis dans l'état de la plus grande propreté.

2°. On lui retire ses vêtemens, et l'infirmerie lui en fournit d'autres, de la propreté desquels on est sûr.

3°. On les met dans un lit bien net, sans rideaux.

4°.

4°. On tient constamment les portes et les fenêtres ouvertes, l'hiver comme l'été, afin de renouveler sans cesse l'air de la chambre, et chasser les miasmes putrides qui s'y trouvent ; les portes et les fenêtres sont disposées et s'ouvrent de manière à remplir le mieux possible cet objet.

5°. On parfume avec des aromates et du vinaigre : on brûle de la poudre à canon mouillée (*).

6°. Les gardiens ont soin d'enlever aussitôt tous les corps qui peuvent exhaler des vapeurs putrides, toutes les mauvaises odeurs, etc.

7°. On évite les transpirations forcées, la saignée, les sels, etc., ainsi que cela est indiqué dans la note de quatorze articles, pag. 77 et 78.

8°. On interdit aux malades toute nourriture animale, même le bouillon ; on leur donne pour y suppléer, du sagou, du salep, du riz, de la panade, et du vin. . . . . .

. . . .

(*) La poudre à canon brûlée laisse beaucoup de méphitisme après elle ; les effets en sont pernicieux dans les mines ; peut-être seroit-il prudent de la supprimer ici.

9°. La boisson consiste en une teinture de rose, ou de l'eau mêlée d'acide vitriolique : on avoit employé l'acide de sel marin dissous dans l'eau ; mais après plusieurs expériences, on l'a rejeté comme trop purgatif.

10°. On permet, à l'occasion, de boire une infusion de menthe ou de beaume acidulée, de l'eau d'orge, de l'eau de gruau, suivant l'exigence des cas.

Médecines administrées aux malades.

Premièrement. La poudre antiseptique purgative composée de la manière suivante :

Rhubarbe pulvérisée . . . . 1 scrupule,
Crême de tartre. . . . . . 2 scrupules,
mêlées dans un peu de miel ou de thériaque commune. On peut aussi débarrasser les intestins avec la recette suivante :

Infusion de séné. . . . . 1 once $\frac{1}{2}$.
Teinture de séné. . . . . $\frac{1}{2}$ once.
Crême de tartre . . . . . . 2 scrupules.

Secondement. Un mélange antiseptique composé de la manière suivante :

Quinquina en poudre. . . . $\frac{1}{2}$ once.

Gingembre . . . . 1 drachme.
Eau . . . . 1 pinte.
Elixir de vitriol, ou acide vitrio-
lique dissous . . . . 2 drachmes;

le tout mêlé ensemble ; et l'on prend de cette composition trois cuillerées à bouche toutes les deux, trois ou quatre heures; on peut y ajouter quelquefois un peu d'eau-de-vie ou teinture de quinquina.

Si l'estomac ne s'accommode pas de cette composition, on y substitue :

Trois drachmes d'extrait de quinquina, dans quatorze onces de décoction de quinquina; on y ajoute deux onces de teinture de quinquina, et une drachme et demie d'acide vitriolique dissous.

On emploie la recette ci-jointe pour nettoyer la bouche, la gorge et la langue, quand même cette dernière seroit déjà noire. — Faites dissoudre deux drachmes de borax dans une pinte d'eau, avec une cuillerée de thériaque. On commence par nettoyer la langue avec la solution de borax; ensuite il faut la gratter légèrement avec une barbe de baleine, ou tout autre instrument propre à cet effet.

Telle est la méthode employée dans cet hô-

pital ; et sur cent malades, il en guérit de quatre-vingt-dix à quatre-vingt-seize, ainsi que le prouvent les registres de la maison; encore n'en perdroit-on aucun si la maladie n'étoit quelquefois compliquée de difficulté de respirer, de toux, et quelquefois d'asthme, qui ne permettent d'employer ni le quinquina, ni l'acide vitriolique. Mais un homme qui entreprend la route de l'Inde est ordinairement vigoureux, et ne craint que les maladies accidentelles qui peuvent lui survenir dans le cours de son voyage. Il est inutile de donner ici un cours de médecine ; il suffit de le mettre dans le cas de connoître et de guérir les fièvres dont il peut être redevable au climat.

Il est une autre espèce de maladie très-dangereuse, que les voyageurs sont sujets à contracter, et qui est produite par les eaux qu'ils boivent : c'est la dyssenterie, ou le flux. On les guérit avec la composition ci-après.

De dix à vingt grains de rhubarbe, et trente ou quarante grains de magnésie pour débarrasser les intestins ; ensuite on mêle un quart d'once de craie préparée avec une pinte d'eau et d'eau-de-vie très-foible, et un quart d'once d'opiat. On prend trois cuillerées de ce remède après chaque selle, et l'on s'abstient de tous les

végétaux, des acides et des fruits. Si la maladie ne cède pas à cette recette, on y joindra deux grains de vitriol blanc, que l'on fera bien dissoudre dans la composition, et suivant le cas on pourra prendre un lavement de soixante ou quatre-vingt gouttes de laudanum dans un quart de pinte d'infusion de camomille; on y ajoutera deux ou trois grains de vitriol blanc bien dissous. Le flux le plus opiniâtre n'y résistera pas.

État des médicamens que doit emporter un voyageur, pour se rendre par terre depuis l'Europe jusqu'aux côtes de l'Inde.

1°. Extrait de quinquina non déraisiné, une livre ou deux; extrait de bois de campèche, deux onces.

2°. Drogues pour faire de l'opiat, une demi-livre. La confection ne se conserve pas.

3°. Vitriol blanc, une once.

4°. Elixir acide de vitriol, six ou huit onces, ou même une livre.

5°. Camphre, deux onces serrées dans un sac de vessie.

6°. Poudre de cette espèce d'aristoloche, qu'on nomme racine de serpent, deux onces.

7°. Craie préparée, deux livres.

8°. Nitre en poudre, deux livres; extrait

cathartique, deux onces, dans un sac de vessie; sels de Glauber et d'Epsom, dans un sac de vessie.

9°. Calomel préparé, deux onces.

10°. Poudre du docteur James, huit onces.

11°. Laudanum liquide, demi-pinte.

12°. Teinture de séné, une pinte.

13°. Borax, deux onces.

14°. Magnésie, demi-livre.

15°. Tartre émétique, une once.

16°. Mouches cantharides en poudre, deux onces.

17°. Emplâtres vésicatoires.

18°. Jalap en poudre, deux onces.

19°. Crême de tartre en poudre, demi-livre; sel de corne de cerf, deux onces; extrait de Goulard, deux onces.

20°. Extrait cathartique, pour prendre en cas de constipation.

CHAPITRE IV.

Dépenses et manière de voyager.

Avant de partir, la première chose à faire c'est de consulter sa bourse : si l'on veut voyager à la grande, dans une bonne berline, avec des domestiques et des couriers, s'arrêter aux meilleures auberges, et faire grande chère, on ne peut guère faire d'avance le calcul des dépenses qu'occasionnera un pareil luxe, d'autant qu'on paie toujours en proportion des dehors que l'on affiche, et que tel homme à pied et sans ostentation mangera une volaille sur la table de la cuisine d'une auberge, et paiera quarante sous, tandis que cette même volaille sera vendue six francs au voyageur en poste, et douze francs s'il a une livrée, ainsi du reste.

Mais si l'on veut voyager dans les voitures publiques, et se contenter des tables d'hôte dans les auberges, on peut évaluer la dépense de la route à cent louis, depuis n'importe quelle partie d'Angleterre, de France, ou de Danemark, jusqu'à Messine, ainsi :

Depuis le départ jusqu'à Messine.	100 louis	
Accidens, frais non prévus, etc.	20	
Dépenses à Messine jusqu'au moment du départ	5	
Frêt d'un vaisseau depuis Messine jusqu'à Lataquie, ou Alexandrette, 200 sequins, ou . . .	100	
Dépenses à Alexandrette ou à Lataquie	5	»
Voyage de l'une de ces deux villes à Alep, 60 piastres	13	6
Dépenses à Alep, et présent à l'hôtesse, suivant l'usage . . .	10	»
Habit d'équipement à la Turque.	12	»
Loyer d'une escorte de quarante hommes armés.	400	»
Provisions et bagages de route. . .	40	»
Présent au sheick, et dépenses à Bassora.	20	»
Passage de Bassora à la côte Malabar, 600 roupies.	66	12
	791 louis.	18 fr.

Ce calcul est fait sur une très-grande échelle; mais on peut le réduire considérablement. En prenant un passage d'occasion, dans la bonne saison, il n'en coûtera pas plus de trente louis

pour un maître et son domestique, depuis l'Italie jusque sur la côte du Levant; au lieu de louer une caravane pour soi seul, au prix de quatre cent quarante louis, on peut profiter de quelque compagnie de marchand, et faire cette route pour 80 louis; si l'on trouve un compagnon de voyage, les frais seront encore bien moindres et peuvent s'évaluer à un tiers au-dessous de ce qu'il en coûteroit pour une seule personne. La dépense totale pourroit donc monter à peu près comme suit :

Jusqu'à Messine avec un compagnon	50	louis.
Séjour dans cette ville.	5	»
Passage d'occasion jusque sur la côte du Levant	25	»
Dépenses à Chypres, à Lataquie, et prix du costume Turc . .	10	»
Voyage d'Alep, 30 piastres . .	6	$\frac{1}{2}$
Dépenses à Alep.	10	»
Route au travers du désert, tout payé	60	»
Frais à Bassora : (il y a tout à parier qu'il logera chez l'agent de sa nation)	5	»
Passage jusqu'à Bombay avec un compagnon, 400 roupies . .	45	»
	216	$\frac{1}{2}$ louis.

Frais pour un voyageur avec un domestique, par la route du Caire,

Jusqu'à Messine	100	louis
Dépenses en cet endroit	5	
Passage pour lui et pour son domestique jusqu'à Alexandrie	30	
Séjour à Alexandrie	5	
Voyage jusqu'à Suez par le Caire, et dépenses incluses	20	
Séjour à Suez	5	
Passage de Suez à la côte de l'Inde	70	
Costume Turc pour le maître et le domestique	18	
	253	louis

Frais pour un voyageur seul, sans domestique, par la route du Caire, et en usant de la plus étroite économie.

Jusqu'à Messine	50	louis
Frais à Messine	5	
Passage à Alexandrie	20	
Dépenses à Alexandrie et costume Turc	12	
Dépenses au Caire, et frais jusqu'à Suez	20	
Passage jusqu'à la côte de l'Inde	50	
	157	louis

Dans le premier tableau j'ai supposé le voyageur riche, dans le cas de faire une certaine figure et peu minutieux sur tous les détails de sa dépense. Dans ce cas, il lui faut pour traverser le désert une tente pour lui, une plus petite pour son domestique et ses bagages, des outres pour porter de l'eau, et tous les autres objets dont j'ai déjà parlé. S'il désire monter à cheval dans les momens du jour où la chaleur le lui permet, il lui faut un cheval, et pour porter ses effets dix chameaux. Mais si l'on se réunissoit trois ou quatre personnes pour faire le voyage à frais communs, seize chameaux suffiroient pour tous ; ce petit nombre réduiroit beaucoup la dépense.

Il est une remarque extrêmement importante à faire, et qui, lorsque l'occasion se présente, peut-être de la plus grande utilité. C'est que l'eau est le meilleur moyen possible pour purifier le vent chaud. Ce fait est prouvé par l'expérience et bien connu de tous ceux qui ont fait quelque séjour dans l'Inde. Tous les officiers dans ce pays, soit au camp ou dans les cantonnemens, environnent leurs tentes et leurs bangala (*) d'une espèce de haie factice, faite

(*) On nomme Bangala une maisonnette de paille, élevée de quelques pieds au dessus du terrain, construite occasionnellement et pour peu de temps.

comme une claie, et sur laquelle ils laissent croître une sorte de plante épineuse du genre des plantes rampantes, l'air y circulant librement y acquiert une fraîcheur agréable ; mais par-tout où l'on peut se procurer de l'eau abondamment, on déploie des toiles devant l'entrée de la tente, et on les tient constamment mouillées, l'air se rafraîchit considérablement et se purifie en passant au travers. Dans le désert il est rare qu'on puisse employer ce moyen, parce qu'on n'a pas toujours de l'eau à discrétion ; on doit cependant faire tous ses efforts pour se mettre à l'abri des vents chauds : si l'on fait halte auprès de quelque rivière, on doit avoir l'attention de tourner l'entrée de la tente de ce côté, et jamais du côté du désert : en général on doit toujours éviter l'influence du soleil à son midi, et s'arrêter sous le plus méchant abri plutôt que de marcher sous l'action de ses rayons brûlans.

Ces observations ne peuvent convenir qu'aux personnes auxquelles leur fortune permet tous les moyens de voyager à la grande ; mais celles qui veulent se réduire au strict nécessaire doivent régler leur dépense en conséquence, s'imposer bien des privations, et compter sur la force de leur tempérament pour braver les difficultés, les souffrances, et les travaux péni-

bles qui leur faut essuyer. Quant à moi je conviens franchement que mon défaut d'expérience, et la privation de conseils, ou d'un livre qui pût me servir de guide, m'ont occasionné beaucoup de frais, de délais, et d'incommodités que j'aurois pu ne pas éprouver. Je vais donner ici un compte de mes dépenses : on y verra les exactions auxquelles il a fallu me soumettre, et le voyageur qui consultera cet Ouvrage profitera de mon expérience en voyant combien j'ai été trompé.

Dépenses faites depuis Londres jusqu'à Bombay, par le Major Taylor, accompagné de deux personnes et de deux domestiques ; en tout cinq personnes.

	Liv. sterl.	s.	d.
Une voiture de route complètement équipée	75	»	»
Dépenses depuis Londres jusqu'à Douvres, tout compris, domestiques, chevaux, etc.	15	16	»
Dépenses à l'auberge à Douvres, douanes, droits de toute espèce, embarquement, bagage, et provisions pour le passage...	4	18	6
Frêt d'un paquebot jusqu'à Ostende	12	12	»

	Liv sterl.	s.	d.
Dépenses à Ostende, débarquement des bagages et de la voiture, présent aux matelots, etc.	8	1	»
Voyage d'Ostende à Venise, 986 milles..................	97	16	»
Dépenses à Venise, y compris les provisions du voyage, etc.	169	15	7
Frêt pour le passage de Venise à Zante, 3,100 livres d'Italie..	71	»	10
Passage de Zante à Alexandrette.	210	»	»
Dépenses à Cattaro	18	10	»
Dépenses à Zante, savoir : Pour provisions.... 15 l. 10 s. Pour logement, et pension......... 12 » Dépenses, droits, et dépenses communes............. 3 »	30	10	»
Dépenses à Chypres...........	1	5	»
Dépenses à Alexandrette, ou Scandaron	1	10	»
Voyage jusqu'à Alep, et menues dépenses sur la route, 132 piastres......................	29	»	»
Dépenses à Alep, et costume turc.	40	»	»
Payé par le Consul au sheick arabe pour notre escorte, port			

	Liv. sterl.	s.	d.
de nos effets et de tout ce qui pouvoit nous être utile, tentes, etc.	333	6	8
Prix d'un excellent cheval acheté à Alep	37	10	»
Pour un cimeterre	8	6	8
Dépenses à Bassora et à Bushire.	10	»	»
Passage de Bassora à Bombay, 400 roupies pour chaque maître, ci 1200 roupies	135	»	»
Passage d'un cheval	22	10	»
	1332 l. st.	8 s.	3 d.

Après avoir mis le voyageur en garde contre les dépenses forcées et les exactions dont j'ai été victime, je vais lui indiquer quelles sont les dispositions qu'il doit faire pour accompagner la caravane d'un marchand, sans en prendre une pour lui seul.

De Lataquie à Alexandrette, aujourd'hui Scandaron, le loyer de ses chevaux ne doit pas excéder quarante piastres, et ses autres dépenses sur la route pour logement, nourriture, et frais accidentels ne s'élèveront pas au dessus de quinze piastres. Le prix ordinaire des loge-

mens est une piastre par nuit, la nourriture est très-sobre; il trouvera abondamment en Syrie, de la volaille, du lait, du beurre, des œufs, et des fruits; cela joint à un peu de café suffira, je pense, pour sa table, pendant les trois jours qu'il sera en route, de l'une à l'autre ville.

A Alep, il se procurera un fort chameau pour porter son mohaffa, et trois autres plus foibles pour porter sa tente, son lit, ses provisions, et son eau. Ces quatre animaux lui coûteront cent soixante-cinq piastres. On ne peut se passer d'un interprête pour se faire entendre du sheik et des autres personnes de la caravane: un salaire de soixante piastres sera suffisant. Le mohaffa pourra coûter trente piastres, et les outres pour l'eau avec les autres équipemens reviendront à vingt piastres. Une petite tente coûte quarante piastres. Les vivres nécessaires pour la route monteront à cent piastres; ils consisteront en café, sucre, pain, riz, beurre clarifié, langues et viandes préparées et empotées, quelques essences, des oignons, du poivre, du sel, etc. Les dépenses occasionnelles sur le désert pourront s'élever à soixante piastres, pour acheter des lièvres, des moutons, de la volaille, des dattes, faire quelques légers présens aux Arabes, et payer les frais du trans-

port

port du bagage, depuis Zebir jusqu'à Bassora. J'ai pu omettre quelques bagatelles, mais cela ne peut être de conséquence. Il ne faut pas oublier deux bouteilles de cuir préparé pour y renfermer l'eau, clarifiée par le moyen que j'ai indiqué et prête à boire au besoin. Toutes ces dépenses ne s'élèvent pas au delà des soixante livres sterlings (*) que j'ai fixé dans le tableau, pour la dépense d'un voyageur seul; mais j'ai oublié de tenir compte du vin. Un chameau n'en peut porter que six douzaines de bouteilles : posons pour le prix de cet animal trente-cinq piastres, sans compter le prix du vin, de la selle, des hottes, et de tout l'équipage; mais le vin est si utile à la santé, c'est d'ailleurs une jouissance si agréable, qu'on ne sauroit s'en dispenser : deux ou trois douzaines de bouteilles doivent suffire pour une personne.

On peut voyager avec encore plus d'écono-

(*) Il y a erreur ici, et j'en ai relevé de pareilles dans les comptes du major Taylor : nous venons de nommer l'emploi de 530 piastres; en les mettant à 5 liv. 5 s., prix très-bas, cela fait 2,782 liv. 10 s., ou 116 louis d'or; ce qui, au change, revient à peu près à 120 liv. sterling. Erreur du double; encore n'est-il point parlé de l'habit turc, qui vaut à bas prix, 12 livres sterling. (*Voyez* l'avant-dernier tableau).

mie en se contentant de deux chameaux, l'un pour monter, et l'autre destiné à porter le bagage, que l'on doit, dans ce cas, réduire à un bien petit volume; de cette manière on ménage la dépense de deux chameaux, d'une grande quantité de provisions, et même d'un interprête. Les dépenses accidentelles sur le désert sont à la discrétion du voyageur; et s'il veut s'imposer des privations, il peut diminuer moitié de celles que nous avons fait entrer dans notre calcul. Quelques particuliers ont traversé le désert pour cent cinquante piastres. Un voyageur qui se rendit, en 1750, depuis Bassora jusqu'à Alep, mit vingt-quatre jours et demi dans son voyage, en suivant une caravane de deux mille chameaux, escortée par cent cinquante hommes armés; sa dépense totale depuis l'Inde ne monta qu'à cent livres sterling, encore regrettoit-il trente livres sterling qu'il auroit pu ménager s'il avoit eu plus de prudence ou d'expérience. Il partit de Bassora le 15 de juin, et arriva à Alep le 22 juillet suivant.

Il y a dans toutes les caravanes un certain nombre de marchands Arméniens dont les habitudes, les manières, et le train de vie se rapprochent des nôtres plus qu'aucune autre caste. On pourroit avoir une recommandation de la part d'une maison de commerce, à l'aide

de laquelle on seroit facilement reçu par un de ces hommes pour compagnon de voyage; on mangeroit avec lui, et on partageroit les dépenses communes. De cette manière, on n'auroit à porter qu'un lit, un peu de thé et de café; on en seroit quitte pour prendre le costume des Arméniens, et l'on se feroit passer pour un des leurs. Ce moyen seroit très-commode et de la plus grande sécurité.

Nous finirons cet article par une remarque faite par plusieurs voyageurs : le vent de nord-ouest, dans le temps des chaleurs, est plus dangereux et plus à craindre que les rayons du soleil, quelque brûlans qu'ils soient; on a conseillé de porter des lunettes vertes, montées en cuir et attachées derrière la tête, et tellement élastiques, qu'elles puissent se prêter aux formes de la figure. Le but de cette précaution est de mettre les yeux à l'abri des effets pernicieux, et des ophtalmies qui résultent du vent chaud.

CHAPITRE V.

CONSIDÉRATIONS SUR LA SAISON DE L'ANNÉE LA PLUS PROPRE AU VOYAGE DE L'INDE PAR TERRE.

CET objet mérite les plus sérieuses réflexions ; car c'est de là que dépend la promptitude et tout l'agrément du voyage. Il en est beaucoup qui se sont exposés à des difficultés et à des fatigues extrêmes, faute d'avoir su calculer le moment propre à leur départ.

Le point important à fixer, c'est la coïncidence des vents et des courans qui se font ressentir dans les différens parages que le voyageur doit parcourir. Il faut rechercher comment ils règnent dans les saisons correspondantes, et se diriger de manière à s'y trouver au moment où ils sont favorables à la route que l'on veut faire.

Les vents règnent sur la Méditerranée du nord-est au nord-ouest pendant les trois quarts de l'année ; on est aussi très-sujet à y éprouver

des brises légères et des calmes (*). D'après cette donnée générale, on conçoit qu'il est plus aisé de se rendre dans le Levant que d'en revenir : aussi beaucoup de vaisseaux éprouvent-ils de telles difficultés dans leur retour, qu'ils y mettent quatre-vingt jours. Les habitans des côtes de la Méditerranée, instruits par l'expérience, ont essayé de remédier à cet inconvénient autant qu'il étoit en leur pouvoir, par la forme de leurs vaisseaux, qui sont d'une construction particulière, et adaptée aux différentes navigations pour lesquelles ils sont destinés. Ces bâtimens sont gréés de diverses manières, et portent des noms différens : il y a des felouques, des barques longues, des exploritores, et des bateaux à rames : toutes ces embarcations naviguent avec des voiles latines, indépendamment des avirons dont elles sont pourvues. Les voiles de ce genre sont plus propres à recevoir l'impulsion des petits vents, dans lesquels des voiles carrées ne pourroient servir, et seroient même désavantageuses (**). Avec le

(*) Pendant le solstice d'été, c'est-à-dire depuis le milieu de juin jusqu'au 22 de septembre, les vens soufflent invariablement de ces aires de vent; ils étoient les mêmes du temps d'Hérodote : il en est ainsi des vens Etésiens.

(**) Ici le major Taylor nous prouve encore qu'il n'est

secours de leurs rames, ces bâtimens bravent les calmes, et filent jusqu'à six nœuds par heure (*); ils réussissent même à gagner dans

---

pas marin; les voiles latines ne sont point plus favorables dans les petits vents; et si ce petit vent étoit de l'arrière, la voile carrée seroit au contraire bien plus avantageuse; mais les voiles latines sont amurées au pied du mât, et présentent une pointe et quelquefois une pointe et demie plus au vent que la voile carrée qui s'amure sur le bord; par conséquent l'avantage de la voile latine, ou voile en pointe, se fait sentir dans les vents contraires, et dans les louvoyages: elle demande d'ailleurs moins de monde pour la manœuvre, parce qu'il ne faut que border, ou filer une écoute, sans avoir de bras ni boulines à toucher; ce qui fait un grand travail de moins.

(*) Cette manière de s'exprimer est vicieuse; on ne file point des nœuds par heure, on les file par demi-minutes. Le nœud est attaché sur une ficelle, qu'on nomme ligne; il y a quarante-sept pieds six pouces, mesure française, d'un nœud à l'autre. On file cette ligne à la mer dans la trace du vaisseau; et tout se réduit à dire: si le vaisseau parcourt quarante-sept pieds six pouces dans une demi-minute, combien parcourra-t-il dans soixante minutes? Cela fait cent vingt fois quarante-sept pieds six pouces, — cinq mille sept cents pieds — neuf cent cinquante toises, — ou un tiers de lieue, — en prenant la lieue marine pour deux mille huit cent cinquante toises. — Ainsi, trois nœuds dans une demi-minute font une lieue par heure, six nœuds font deux lieues, etc.

l'épi du vent, quand il est léger. Les Vénitiens construisent des bâtimens de guerre sur ces principes : on les nomme galères et galéasses : elles sont d'une grande célérité et très-maniables. Si on vouloit faire naviguer des cutters sur cette mer, et y établir des paquebots, on pourroit leur donner des voiles latines, des rames, et en amenant leur mât de hune, ils seroient dans le cas de faire leurs traversées malgré les vents de la partie du nord qui y règnent pendant neuf mois de l'année : le vent souffle du SE au SO pendant les autres trois mois (*).

Il est donc démontré que la route de la Méditerranée est favorable au voyageur qui veut se rendre de l'Europe dans l'Inde par terre, puisque les vents portent en route pendant neuf mois de l'année, et tout se réduit à

(*) Je ne suis point de l'avis du major Taylor, pour plusieurs raisons ; la première, c'est que la voilure d'un cutter est en pointe, par conséquent latine, et que celle qu'on y substitueroit ne vaudroit pas mieux ; en second lieu, les cutters sont faits pour serrer le vent de très-près ; et pour ne pas dériver on a été forcé de leur donner une construction particulière, au moyen de laquelle ils ont ce qu'on appelle un grand pied dans l'eau ; c'est-à-dire qu'ils tirent beaucoup d'eau : cette raison seule suffit pour démontrer qu'ils ne seroient point

faire cadrer une partie de ce temps avec la saison où les vents sont pareillement propres à la navigation du golfe Persique et de la mer Rouge.

Les vents soufflent du NO dans le golfe Persique en novembre, janvier, février, et mars. Pendant cette saison, la mousson du NE souffle avec beau temps dans l'Océan de l'Inde. On peut donc calculer qu'on arrivera dans la bonne saison, si l'on est à Bassora dans un de ces mois; c'est aussi l'époque à laquelle on peut y trouver des vaisseaux anglois. Après avoir déterminé si l'on ira par Bassora plutôt que par Suez, on feroit bien de diriger sa route par Vienne, Constantinople, Alep, et le petit désert, jusqu'à Bassora. De cette manière on évitera la Méditerranée, sur laquelle on

---

propres à la rame; moyen qui demande des bâtimens légers, plats, et qui ne font que peler l'eau. Mais il est une autre raison insurmontable qui exclura toujours les cutters de la Méditerranée; c'est que ces embarcations n'ont qu'un mât, très-gros, très-haut, et très-mal appuyé; de plus un long beaupré horizontal et mobile; par conséquent sans solidité. L'expérience nous a appris que ces gréemens ne conviennent pas aux mers dures et courtes, comme celle de la Méditerranée : les cutters y démâtent avec infiniment de facilité.

trouve ; comme nous venons de le dire, des vents du SE au SO pendant l'hiver; mais si on préfère le grand désert et le passage de la Méditerranée, il ne faut pas s'embarquer sur cette mer avant février, afin d'arriver à Alep au commencement du printemps : c'est la meilleure saison pour traverser le désert ; et il est vraisemblable qu'on trouvera alors des caravanes de marchands, sur leur départ pour Bassora, et que l'on pourra se réunir à eux, si l'on a des vues d'économie qui ne permettent pas de prendre une escorte pour soi seul.

Mais si l'on veut prendre la route de Suez, la saison la plus favorable pour y arriver, c'est dans les mois de mai, juin, juillet, et partie d'août. Les bâtimens de la Compagnie angloise, qui font la navigation de cette place, ont ordre de n'y pas rester au delà du 25 août. Le voyage de l'Inde par cette route est aussi facile que prompt et commode : les vents de la Méditerranée sont bons pour aller à Alexandrie, précisément au même instant où ils permettent de descendre la mer Rouge ; et c'est aussi le temps de la mousson du SO, si favorable pour se rendre à la côte de l'Inde. Il est inutile de s'appesantir davantage sur un sujet si clair et si bien démontré.

Il est plus difficile de revenir de l'Inde en Europe, et l'on doit apporter encore plus de précautions dans le choix de la saison. La mousson du SO est contraire à la navigation de l'Océan de l'Inde, et du golfe Persique, ou de la mer Rouge, quand on vient de l'E. Cette mousson commence en mai ou juin, et continue jusqu'à la fin de septembre: pendant tout ce temps, le passage en question n'est pas praticable, ou si on l'entreprenoit, il seroit fort incertain qu'on arrivât à bon port; et en supposant qu'on en vînt à bout, ce seroit aux dépens d'une traversée longue et ennuyeuse, qui feroit manquer le but du voyage. Pendant le reste de l'année, la mousson du NE souffle et conduit un vaisseau rapidement à Suez, ou indifféremment à Bassora; mais pendant les mois de décembre, janvier, février, et partie de mars, les vents de sud régnant dans la mer Rouge, au delà du tropique, on doit préférer la route de Suez; et quand on est rendu à ce dernier endroit, la circonstance est on ne peut plus favorable pour revenir en Europe; car sur la Méditerranée le vent souffle de la partie du sud; c'est-à-dire, du SE, ou du SO; coïncidence qui sert à merveille le voyageur dans son retour, comme elle l'avoit favorisé dans la saison contraire. Si l'on veut prendre la route de Bassora, il convient de quitter la côte de l'Inde

dans les mois de mars ou d'avril, de manière à arriver dans cette ville au commencement de l'été ; saison où les voyages sont les plus expéditifs, malgré la chaleur qui règne alors ; en conséquence on y trouve toujours des caravanes prêtes à partir pour Alep au travers du grand désert.

CHAPITRE VI.

ROUTES QUE L'ON PEUT TENIR POUR SE RENDRE AUX INDES, EN TRAVERSANT UNE PARTIE DE L'EUROPE ET DE L'ASIE.

On ne peut déterminer d'une manière précise et générale quelle est la meilleure route pour se rendre aux Indes; la saison, la dépense qu'on veut faire, la guerre, et une infinité de circonstances, influent nécessairement sur le parti que l'on doit prendre. Il faudroit pour mettre le voyageur dans le cas de se décider avec connoissance de cause, tracer un itinéraire de toutes les routes qu'il peut choisir; c'est ce qu'on peut trouver dans tous les livres des postes. J'observerai seulement ici, que, si son but est de faire diligence, il doit éviter de s'embarquer dans aucun port de l'Adriatique, et préférer la voie de Vienne et de Constantinople; mais s'il veut s'embarquer sur la Méditerranée, il fera bien d'éviter Marseille (*), Gènes, ou

(*) Je ne sais pourquoi le major Taylor conseille d'éviter Marseille, à moins qu'il n'ait en vue d'abréger

Livourne, et d'aller tout de suite chercher un vaisseau à l'extrémité du SE de l'Italie.

Si on se décide pour la route de Vienne, on pourra facilement s'y rendre en voiture ; mais une fois dans cette ville, il faut courir à franc-étriers. On peut, si l'on ne veut pas voyager en guides, se mettre à la suite de la poste, qui part tous les quinze jours pour Constantinople, en passant par Belgrade et Sophie. De Constantinople, on suivra le courrier tartare jusqu'à Alep en traversant la Natolie.

Quand on sera à Alep, on aura le choix de deux routes pour Bassora; la première par le petit désert, (*Voyez la Carte*) en passant par Hilla, situé sur l'Euphrate; on se rendra de cette place à Bagdad, sur le Tigre, que l'on peut ensuite descendre rapidement jusqu'à Bassora : la seconde est par le grand désert; c'est

---

le trajet par mer. Si ne n'est pas là son motif, je suis forcé de le chercher dans l'antipathie nationale; car de tous les ports de la Méditerranée, Marseille est sans contredit le plus florissant : c'est là qu'on pourra trouver avec la plus grande facilité, et dans le plus grand nombre, les meilleurs vaisseaux, les meilleurs marins, et peut-être le meilleur marché.

celle que j'ai prise moi-même. J'en ai rendu compte dans mon premier volume, et j'y ai fait aussi quelques objections sur la route de Hilla. J'espère que mes objections paroîtront raisonnables, et suffiront pour en détourner le voyageur qui auroit le projet de passer par cette ville.

Je crois, tout considéré, que la route de Suez mérite la préférence, sur-tout dans la saison où les vents du nord règnent sur la Méditerranée, et sur la mer Rouge. Dans ce cas, je conseille de s'embarquer en Italie, à Otrante, ou à Messine. Ce voyage peut avoir pour objet des affaires pressées, ou l'amusement de celui qui le fait : de ces deux motifs, résultent deux manières bien différentes de faire le trajet. Si le voyageur consulte l'itinéraire marqué (*appendix N*), il y trouvera toutes les instructions qui peuvent le mettre à même d'agir suivant ses intérêts, ou suivant ses plaisirs.

Le prix de la poste varie en Europe, et la diversité des monnoies dont il faut faire usage présente des obstacles sans nombre au voyageur : il est très-important d'éclaircir ces difficultés; en conséquence on trouvera à l'appendix sous les lettres *P* et *Q*, les notes relatives à cet objet.

APPENDIX.

APPENDIX MARQUÉ *A*.

VOYEZ LE PREMIER VOLUME PAGE 46.

CONVENTIONS faites entre M. Robert Ritchie, consul anglois à Venise, d'une part; et le capitaine Georges Woivodich, d'autre part, à l'effet de transporter de Venise à l'île de Chypres, le major Taylor, et les personnes qui l'accompagnent.

TRADUCTION DE L'ITALIEN.

Venise, 12 septembre 1789.

JE soussigné, capitaine Georges Woivodich, commandant le vaisseau *Madona del Scarpello, Saint-Anna e Saint-Antonio di Padua*, de présent mouillé dans ce port, m'engage envers son excellence Robert Ritchie, à recevoir sur mon vaisseau trois passagers, avec deux domestiques, et à les conduire à l'île de Chypres, aux conditions suivantes :

1°. Le capitaine Woivodich abandonnera aux passagers la grande chambre et la dunette de son vaisseau.

2°. Le capitaine Woivodich aura la permission de relâcher deux jours dans un port de la Dalmatie pour y prendre des vivres ; de là, il se rendra directement à Zante, et il lui sera donné quatre jours pour débarquer les objets dont il est chargé pour cet endroit. De Zante il fera voile pour Candie ; il lui sera accordé six jours pour y achever son déchargement, aussitôt après lequel il s'engage à se rendre immédiatement à l'île de Chypres pour y débarquer les passagers.

3°. Le capitaine s'oblige à donner aux domestiques des passagers un endroit convenable et à couvert, pour leur logement pendant tout le voyage ; il s'engage aussi à mettre sous franc-tillac les effets du major Taylor, qui consistent en quelques paquets.

4°. Les passagers s'engagent à faire leurs provisions pour eux et leurs serviteurs, et de se nourrir à leurs frais : le capitaine ne pourra être tenu de leur fournir autre chose que l'eau, le feu, et le sel.

5°.

5°. En considération des services ci-dessus stipulés, les passagers paieront au Capitaine, avant de partir, la somme de trois mille cent livres, piccoles de Venise, pour le montant de leur passage jusqu'à Chypre; promettant en outre de faire au susdit capitaine Woivodich, un présent proportionné à sa bonne conduite envers eux; ledit Capitaine s'en rapportant à leur générosité, et à leur satisfaction, pour les soins qu'il aura pris d'eux pendant la traversée.

6°. Les parties s'obligent réciproquement, et s'engagent à l'exécution parfaite desdites conditions; à défaut de quoi, elles se soumettent à tout ce qu'il plaira à la justice d'en ordonner, etc., etc., etc.

Signé, pour Robert Ritchie,

J. WATSON.

Cap. GEORGIO WOIVODICH.

Il est assez inutile de remarquer la manière vague dont est conçu cet engagement, et combien peu l'on a eu en vue d'assurer la promptitude de notre voyage; il en sera toujours de même, jusqu'à ce que les intérêts de l'Angleterre

soient remis entre les mains d'une Compagnie établie exprès pour ce service particulier, et pour diriger le départ des paquebots anglois chargés de cette navigation. On observera qu'un chef-d'œuvre de prudence dans M. Watson, fut de ne faire mention dans ce marché ni de nos noms, ni de nos qualités, pas même de la nation à laquelle nous appartenions.

APPENDIX *B.*

Voyez le premier volume, page 373.

L'ARMÉE de la Compagnie angloise est incontestablement dans le meilleur état de discipline, sur-tout depuis les derniers réglemens envoyés d'Europe par la Cour des Directeurs. Cependant elle est encore susceptible d'amélioration, sur-tout si la Compagnie vouloit élever à la même paie la totalité de ses troupes dans tous ses établissemens de l'Inde. Cette mesure seroit de la plus grande justice, et détruiroit radicalement le levain de jalousie qui fermente entre les officiers des divers départemens, sur-tout lorsqu'ils servent ensemble : elle cimenteroit l'union et l'harmonie, qui doivent régner dans toutes les branches d'un service aussi étendu, et mérite toute l'attention du Gouvernement. Il est un autre objet digne aussi des réflexions les plus sérieuses ; il est relatif à la formation des troupes de couleur qui composent une grande partie des forces de l'Angleterre dans cette partie du monde. Les régimens de Cipayes sont de deux bataillons,

qui s'élèvent ensemble à plus de dix-huit cents hommes ; cinq régimens, de près de deux mille hommes chacun, composent l'état militaire des troupes noires dépendantes de Bombay. Ces corps sont trop nombreux, leurs mouvemens sont trop lourds, et l'on ne peut leur imprimer ce caractère de légèreté qui conviendroit si bien à la nature de leur service. Le territoire de la Compagnie sur la côte de Malabar est si étendu, que, pour le garder, il faut multiplier les détachemens à l'infini : il est facile de voir que, si ces troupes étoient divisées en petits corps de six cents hommes, ou à peu près, il seroit plus facile de les répartir où leur présence seroit nécessaire, tout en les concentrant dans les environs de leurs drapeaux. La facilité de leur service, la promptitude de leurs mouvemens, la rapidité avec laquelle les ordres passeroient, la discipline en un mot, et l'inspection immédiate des chefs, tout concourroit à rendre cette organisation plus avantageuse. L'expérience a démontré que les grands corps ne pouvoient jamais agir en campagne avec vigueur, ni promptitude : la quantité de détachemens qu'il faut faire s'oppose à ce qu'ils soient jamais réunis ; leur discipline s'altère, et à peine se connoissent-ils les uns et les autres, tant officiers que soldats. C'est un grand vice ; car si la Compagnie angloise a obtenu des succès

dans l'Inde, elle en est redevable à la fermeté, à l'union, et à la confiance réciproque des officiers et de la troupe : ces sentimens ne peuvent naître que d'une connoissance intime, et de l'habitude de vivre ensemble.

H 3

APPENDIX C.

Voyez la page 377, *tome I.*

Il n'y a pas de doute que tels étoient les projets de Tipou, et personne ne les ignoroit dans l'Inde en 1790.

Si l'on veut prendre une idée de la nature du pays de Tipou, de ses vues commerciales sur la mer Rouge, et des moyens qu'il avoit de les mettre à exécution, on peut jeter les yeux sur la note suivante que j'ai remise, quelque temps après mon retour en Angleterre, à une personne également intéressée au bien-être de la Compagnie et de la prospérité publique de la Grande-Bretagne.

Hamstead, 22 avril 1792.

« Si l'on proposoit de céder à la Compagnie angloise quelque territoire sur la côte de l'ouest de la presqu'Ile de l'Inde, en dédommagement des frais de la guerre, le fertile canton de Bednore est sans contredit celui qui mériteroit la préférence (*).

(*) Cette supposition n'est plus à faire aujourd'hui; car les Anglois, après avoir renversé le trône de Tipou, ont pris de ses états les provinces qui se sont trouvées à leur bienséance.

Toute la côte, depuis Decla jusqu'à Goa, étoit autrefois connue sous le nom de Canara. Ce royaume renfermoit la province de Bednore, située au dessus des Gattes ; mais depuis peu ce pays a pris le nom de district de Bednore, et sa capitale celui de Hyder-Nagur.

La quantité de rivières qui traversent ce pays assurent toutes ses communications intérieures, et le rendent propre au commerce et au transport des bois de construction. Les principales de ces rivières, celles qui peuvent recevoir de gros vaisseaux à leur embouchure, sont celles de Merjée, Onore, Cundapour, et Mangalor. L'armée angloise a détruit, en 1783, les vaisseaux de guerre ennemis qui s'y étoient retirés : quelques uns étoient percés pour cinquante et même soixante canons. Je les ai vus de mes yeux.

Le bas pays produit principalement du riz, du poivre, des noix d'areck, du sucre, et une grande quantité de cocos dont les habitans savent extraire de l'huile ; le haut pays produit des grains secs, du cardamum, du bois de sandal, de la casse d'une qualité supérieure et du bois de tèque propre à la construction navale ; des troupeaux innombrables de moutons et de bêtes à cornes remplissent les vallées et couvrent les flancs des montagnes.

Cette superbe province donne généralement chaque année trois récoltes de grain. Il y a environ trente ans qu'elle tomba au pouvoir de Hyder-Aly lors de l'expulsion et du massacre de la famille régnante ; elle a pendant quelque temps été gouvernée par des reines. Je logeois, en février 1783, à Cowlydroog situé à 14 milles dans l'E de Bednore ; j'habitois l'ancien palais des maîtres du pays ; le souvenir de leurs malheurs me fit interroger les brames sur le sort de cette famille infortunée ; ils m'apprirent que la cruelle politique de Hyder en avoit exterminé jusqu'au dernier rejeton.

Lorsque la ville de Hyder-Nagur se rendit au général Matthews, les livres des Sercars (*) de la province tombèrent entre nos mains ; ils nous prouvèrent que le revenu du trésor public se montoit annuellement à dix-huit et quelquefois vingts lacs de pagodes de Mangalor, pagode qui vaut quatorze roupies : cette somme exorbitante étoit le produit net du revenu, après en avoir défalqué le paiement d'à peu près seize mille pions de village, employés dans la recette.

(*) Ce sont les livres de compte : les Sercars sont les collecteurs, ou gens d'affaires.

Le pays est facile à défendre ; la partie supérieure, ou la province de Bednore proprement dite, est montueuse et très-fourrée de bois, par conséquent impraticable pour la cavalerie ; elle commande quelques passes dans les montagnes du côté du Mayssour, et, par ce moyen ses communications avec cet état sont assurées. La plaine, c'est-à-dire la partie du pays qui avoisine la côte, s'étend du pied des montagnes jusqu'au bord de la mer, ce qui comprend une étendue d'à peu près 12 lieues ; tout cet espace est plat, fertile, et coupé d'une multitude de rivières rapides et de canaux qui communiquent à la mer : les routes qui conduisent aux Gattes sont superbes et plantées des deux côtés de plusieurs rangs d'arbres.

Le commerce a précédemment été fort actif sur cette côte ; les habitans des bords de l'Indus et les Arabes apportoient à Coréal-Bunder (c'est le port de Mangalor), de l'or, des chevaux d'Arabie, de Perse ; et du royaume de Cutch, ils emportoient en échange, du riz, du poivre, de l'areck, et d'autres productions du pays. L'exportation du poivre seul s'élevoit à douze mille candis (*), et l'on a calculé qu'il s'exportoit

(*) Le candi est une mesure qui pèse cent vingt-cinq liv.

cent mille sacs de riz par le seul port de Cundapour (*).

Le seul projet de commerce régulier qu'ait eu Tipou, c'est celui d'établir une factoterie à Moka ; il espéroit par ce moyen fournir toutes les productions de son pays à l'Arabie, à l'Égypte, à la Turquie d'Europe, et en retirer, par Alexandrie et Suez, les marchandises dont ses états avoient besoin. L'exécution d'un pareil plan auroit nécessairement envahi tout le commerce, et par conséquent en auroit exclu tous les Européens de quelque nation qu'ils pussent être. Les Français, les Anglois, les Hollandois et les Danois, étoient en possession depuis long-temps du commerce de la côte de Malabar ; ils avançoient de l'argent aux habitans qui les payoient en divers objets d'échange. Une partie de la propriété des Sercars se composoit de la portion du revenu de l'état que les sujets acquittoient en nature ; cet article étoit brocanté pour des menues armes, des canons, du cuivre, du plomb, de l'acier, du fer, etc. mais depuis la paix de 1784, les Anglois ne pouvoient plus jouir de ce commerce ; aussi n'avoient-ils pas entrepris de le rétablir ailleurs qu'à Calicut ».

(*) Le sac pèse deux mans ; le man pèse soixante-quinze livres : cette exportation est de quinze millions pesant.

Si je suis entré dans tous ces détails, c'est dans les vues de réfuter un ouvrage qu'on vient de publier, et dans lequel l'Auteur, qu'on a vanté comme un homme très - instruit, a évalué à trente-six lacs de roupies seulement les revenus des provinces de Soonda et de Bednore réunis.

On a dit que le Gouvernement anglois alloit faire des démarches pour établir avec la Chine un traité de commerce. Dans le Mémoire que j'ai eu l'honneur de présenter sur l'Inde, j'ai fait plusieurs observations relatives à ce sujet; le Gouvernement chinois est étranger à cet orgueil féodal et militaire, qui dédaigne toute autre profession que celle des armes; l'agriculture et les arts mécaniques y jouissent au contraire de la plus grande considération; et il est à présumer que le commerce y sera encouragé comme toutes les autres branches d'industrie nationale. La haine que les gouverneurs des provinces ont pour les étrangers, la jalousie qui leur fait refuser tout rapport de commerce avec eux, et qui leur fait dérober avec tant de soin la connoissance de l'intérieur de l'empire, de Pékin, et de leurs relations commerciales; ces sentimens, dis-je, ne céderont qu'à l'intérêt; on pourra surmonter leur antipathie en leur faisant des présens, ou en leur accordant la perception de tant pour cent sur les marchandises qu'on introduira

dans leurs provinces respectives. Ces premiers mandarins, ou gouverneurs de provinces, ont toujours la plus grande influence sur les décisions de l'Empereur; il est même en leur pouvoir d'empêcher tous les avis, toutes les réclamations, de parvenir au pied du trône. Les habitans de la province de Canton sont les seuls qui, dans l'état actuel des affaires, profitent du commerce étranger; et l'on présume que les productions de l'Europe ne sont pas connues au delà des frontières de cette province; de toutes ces productions, celles qui réussiront le mieux en Chine, ce sont incontestablement les laines d'Angleterre, mais sur-tout celles qui sont travaillées en étoffes légères; il y a peu de laines en Chine, encore sont-elles trop-grosses, et nullement propres aux manufactures.

APPENDIX *D.*

Voyez la page 386, *tome I.*

L'amitié du Raja de Corga étoit un point de la plus grande importance pendant la dernière guerre de Tipou; ce Raja est de la religion des Indous. Il y a à peu près vingt-six ans qu'il tomba dans les mains de Hyder-Aly (*); il avoit alors dix ou douze ans. Le conquérant le fit garder strictement dans le fort de Périapatnam : cependant, il lui laissa son jaghire, et lui fit donner des serviteurs et des chevaux; le prisonnier eut la permission de se promener dans les environs du fort, quand il le jugeoit à propos; en un mot, on le traita avec la distinction due à son rang. Hyder-Aly aimoit à faire des prosélytes à la religion mahométane; le jeune Raja étoit un prince qui donnoit de belles espérances; il essaya de le séduire et de l'attacher à ses intérêts (**), et l'on a cru que le jeune homme avoit en effet subi la

(*) En 1763.

(**) La province de Corga forme une forte barrière entre le Mayssour et la côte; voilà le motif qui faisoit désirer à Hyder-Aly d'en faire la conquête.

première opération de l'islamisme. Toutes ces précautions furent inutiles : un cœur vraiment courageux ne se laisse jamais abattre, et se roidit contre l'oppression. Le Raja conçut le dessein de s'enfuir, mais il ne put l'exécuter qu'en 1781. Il partit suivi de quelques amis sûrs et fidèles, et parut tout à coup au milieu de ses états. De trente mille sujets qu'il avoit laissés, à peine en trouva-t-il quatre mille sous les ordres de son frère, et dans des positions inexpugnables pour les troupes de Tipou, qui avoit succédé à son père Hyder-Aly. La présence du jeune prince ranima leur courage; ils marchèrent hardiment pour recouvrer leurs droits et reprendre leur capitale des mains du fils de l'usurpateur. Leurs efforts, soutenus de la vaillance de leur prince, bravèrent toute l'armée de Tipou, qui n'osa pénétrer dans leur territoire sans être appuyé d'une force considérable; la grande route de ses états à la côte de Malabar traverse leur pays, et ses convois, ses détachemens tombèrent souvent dans leurs mains : dans une de ces affaires, les troupes de Tipou furent attaquées dans un défilé; elles y perdirent plus de mille de leurs meilleurs bœufs porteurs, dont les Corgs s'emparèrent, et plus de 1500 hommes qui furent taillés en pièces.

Le Raja avoit depuis long-temps jugé que les

liaisons politiques de Tipou-Saïb avec les François devoient le rendre l'ennemi naturel des Anglois ; en conséquence il prit le parti contraire, et rechercha l'amitié de l'Angleterre en offrant son alliance à la Compagnie, la priant en même temps d'accepter une partie du butin qu'il avoit fait sur son ennemi, c'est-à-dire cinq cents bœufs porteurs, présent bien agréable au moment où l'on entroit en campagne et qui fut reçu avec reconnoissance ; on envoya un officier anglois pour en prendre livraison. C'est le récit de cet officier que je vais donner ici ; sa lecture instructive et amusante servira à donner des idées nettes d'un pays aussi peu connu jusqu'à ce jour que s'il n'existoit pas.

« Le 31 dernier, je traversai la rivière de Balliapatam au village d'Illiacour, situé à peu près seize milles en ligne directe au dessus de son embouchure, par 12°-8′ N, autant que que j'en ai pu juger par estime ; car le mauvais temps et le ciel couvert ne me permirent pas de faire aucune observation ; j'entrai dans le pays de Cherrical, par la même route qu'avoit tenue Tipou-Saïb dans le dernier voyage qu'il fit pour visiter le plat pays ; je marchai quatre heures et demie, avant d'arriver à Viatore, village considérable et très-peuplé, où je fis halte. Cette place me parut avoir bien heureusement échappé à

la fureur de l'ennemi ; la pagode est très-belle ; les maisons n'ont point souffert et sont en très-bon état. Les habitans, contre toutes les lois de l'hospitalité, refusèrent de nous loger; cependant le temps étoit affreux, et tout le parti avoit le plus grand besoin de repos ; enfin les brames apprirent notre situation, ils vinrent assez amicalement nous offrir un appartement extérieur de la pagode, et nous allions l'accepter avec empressement, lorsque nous vîmes arriver un messager que le Raja envoyoit au devant de nous ; cet homme étoit un brame d'importance, qui nous fit aussitôt donner une maison convenable.

Ce pays me parut beaucoup plus sauvage que celui de Cotiote ; les vallées y sont plus rares et plus petites, et le fourré du bois s'épaissit à mesure qu'on approche des Gattes. J'avois suivi jusqu'à Viatore la grande route de Seringapatnam ; mais alors je me détournai, et marchai plus au nord par l'avis du messager du Raja, dont la bonne foi ne m'étoit point suspecte. On me représenta que le passage de Poudicherrum et la route qui y conduit étoient impraticables dans cette saison, à cause du débordement de la rivière Parta, et des torrens qui se précipitoient du haut des Gattes. Cette circonstance me fit prendre le parti d'entrer dans le pays de Corga, par la Gatte de Tallanca, au haut de laquelle

laquelle j'arrivai le même jour, après avoir marché avec des peines infinies pendant dix heures, dont huit furent employées à gravir la montagne; enfin, à cinq heures et trois quarts après midi, je fis halte au village de Beppen-Naut, ou Corbut, dans le pays de Corga.

Dans cette journée fatigante, je traversai plusieurs courans; mais sur-tout quatre rivières ou plutôt quatre torrens énormes, dont les eaux se précipitoient du haut des Gattes avec une rapidité et un bruit épouvantables. La manière dont on traverse ces rivières étoit toute nouvelle pour moi : je n'avois jamais entendu dire rien de pareil, en un mot je n'en avois aucune idée, et j'avoue qu'au premier abord ce passage étoit bien fait pour inspirer quelque inquiétude à un jeune voyageur. Lorsque les rivières sont petites, les pointes des rochers qui s'élèvent au dessus de l'eau servent de piles sur lesquelles on jete un pont volant, fait de bambous liés ensemble avec des rotins; la largeur de ce pont n'est souvent que de deux et jamais plus de trois bambous, sur lesquels on attache quelques rotins, que le voyageur saisit pour ne pas glisser sur un chemin aussi étroit. Le poids d'un homme faisant plier ces bambous, on a de l'eau jusqu'à moitié jambe et quelquefois davantage; dans cette situation, rien n'est plus facile que

de lâcher pied par l'effet du courant, sur-tout dans les endroits où l'on ne trouve point de rotins pour appuyer les mains. Qu'on se figure un danseur de corde sans balancier, et l'on aura une idée de cette position, avec la différence cependant qu'il faut ici traverser un violent cours d'eau qui nuit à l'équilibre; au surplus, quelque dangereuse que puisse paroître une pareille méthode, elle l'est encore bien moins que celle dont on fait usage pour traverser les grandes rivières. On choisit, sur chaque rive, deux arbres placés vis-à-vis les uns des autres et d'une hauteur telle, qu'en les jetant en travers de la rivière leurs branches les plus élevées puissent se joindre au milieu de sa largeur. On les renverse, mais sans les couper tout-à-fait, afin que l'extrémité qui reste sur le bord de l'eau, tenant encore à la souche, fasse résistance et ne soit pas emportée par le courant; on attache ensuite les hautes branches ensemble comme on peut, c'est-à-dire assez mal, et voilà le pont construit; tant qu'on marche sur le tronc de l'arbre on est assez en sûreté; mais la difficulté est de franchir le milieu de la rivière dans l'intervalle qui sépare les deux troncs, et dans l'endroit le plus rapide, il faut alors se mettre à la nage et saisir les branches à l'aide desquels on se hale soi-même, de la manière qu'on nomme en terme de marine, main sur main; le salut du voya-

geur est dans ses mains ; car s'il lâche prise, ou si une branche casse, il périt infailliblement à l'instant : enfin à force de travail on arrive au tronc de l'autre arbre, on monte dessus, et le péril est passé. Ces difficultés ne furent pas les seules qu'il nous fallut essuyer : le vent étoit violent et perçant ; la pluie ne cessa de tomber avec force, et le froid devint tel, que les Indiens, habitués au climat plus doux de la plaine, ne pouvoient soutenir, la température dans laquelle nous nous trouvions le chemin étoit d'ailleurs si glissant, qu'à peine y pouvoit-on marcher, et chaque pas étoit un travail ; plusieurs personnes de ma suite furent attaquées de crampes, de spasmes, et d'évanouissemens ; trois d'entre ces malheureux se trouvèrent mal, près du sommet de la passe ; il fallut les porter pendant le reste de la route ; nous en laissâmes derrière, deux autres de la vie desquels on désespéroit. A toutes ces peines, il faut ajouter que, marchant toujours dans l'eau, nous fûmes si tourmentés par les sangsues, dont je ne pus me garantir tout-à-fait, que le lendemain personne ne pouvoit marcher qu'avec la plus grande difficulté. Nous trouvâmes à Beppen-Naut des habitans bien différens de ceux de Viatore, et nous en éprouvâmes le traitement le plus amical ; ils nous reçurent avec bonté, cordialité, et même avec plaisir ; ils s'empressèrent de nous loger com-

modément, et de nous prodiguer tous les rafraîchissemens dont ils pouvoient disposer.

Le 2, je reçus les ordres et les passeports du Raja, et je me mis en marche pour Nalnaut, lieu de sa résidence. A mon arrivée, j'eus sans délai une entrevue avec lui; dans ce premier moment, il se conduisit avec beaucoup de cérémonie, et se fit lire à haute voix la lettre que je lui avois apportée, en me démandant si j'en connoissois le contenu avant qu'il l'eût fait lire; pour toute réponse, je lui demandai la remise immédiate des bœufs, en l'invitant au nom du résident à se rendre à Tellichery, ajoutant qu'une partie de mes ordres le concernoient, et me chargeoient de l'honneur de garder sa personne. Il se fit relire une seconde fois les lettres, et m'observa que vraisemblablement je faisois une méprise, car il n'étoit question de rien de pareil dans les dépêches que je lui avois apportées. Je le pressai inutilement de m'accompagner; il me répondit qu'il ne pouvoit se déplacer en ce moment, sans inconvéniens; mais il promit de visiter le fort de Tellichery aussitôt que le beau temps le permettroit. Il ajouta que les bœufs étoient prêts, mais que l'état actuel des chemins ne permettoit pas de songer à les emmener pour le présent. Je le priai d'envoyer un détache-

ment et des cordes à Keure, pour leur faire passer la rivière Balliapatam. Il convint que je pourrois réussir à leur faire franchir cette rivière ; mais il m'assura qu'alors je n'en serois pas plus avancé, parce qu'il seroit impossible de leur faire traverser les torrens impétueux que je trouverois dans les Gattes ; il me proposa en conséquence de rester avec lui douze ou quinze jours, au bout desquels les pluies cesseroient et les eaux s'écouleroient : alors il promettoit de me les remettre, et de me faire escorter par ses troupes pour assurer mon retour. A cette réponse, mes traits lui annoncèrent mon mécontentement : il est vraisemblable qu'il s'en apperçut, car il se hâta de me dire qu'il alloit à l'instant me remettre les bœufs, si je voulois (en cas d'accidens) prendre sur moi seul toute responsabilité envers qui de droit. L'affaire me parut alors assez sérieuse pour mériter réflexion, et je pris congé de lui, en le priant de me permettre de différer ma réponse jusqu'au lendemain. En conséquence je consultai mon jimedar et le tindal, qu'on avoit envoyés pour prendre soin du troupeau, et tous les deux étant d'avis qu'il seroit imprudent de braver la saison, je me déterminai à ne pas recevoir les animaux, sous la condition d'aucune responsabilité : il me sembla que, s'il leur arrivoit quelque malheur, rien ne pour-

roit me justifier d'avoir, malgré les représentations du prince, persisté dans ce qu'il regardoit comme une témérité, sur-tout dans l'état où mon monde étoit : les uns boiteux, les autres malades, et tous très-fatigués ; d'ailleurs je n'avois aucun sujet de soupçonner la bonne foi du Raja, qui me promettoit de les envoyer aussitôt qu'il seroit possible. Je pris donc le parti d'en passer par ce qu'il voudroit, et le lendemain je fus le trouver; il me reçut avec moins d'appareil et plus de familiarité. Nous convînmes que je laisserois derrière moi quelques uns de mes cypayes, pour renforcer l'escorte du troupeau, lorsqu'il jugeroit à propos de le faire partir; quant à moi, je fixai mon départ au lendemain.

Le Raja me déclara qu'il avoit dans ses états deux Européens. D'après la description qu'il me donna de leur habillement, je les jugeai déserteurs; l'un de l'artillerie, l'autre de l'infanterie, et je les réclamai; il me promit de les renvoyer lorsqu'il expédieroit les bœufs. Je lui demandai des guides pour me conduire dans une des Gattes par laquelle je désirois descendre; mais il m'assura que dans cette saison elle n'étoit pas praticable : il entra dans les plus petits détails sur ce passage, et sur les routes qui y conduisent, tant dans le pays haut que

dans la plaine. A ces instructions, il joignit la faveur de m'envoyer à mon logement deux hommes fort intelligens, avec ordre de me donner toutes les informations que je désirerois sur le chemin que je devois tenir à mon retour. Toutes nos affaires étant terminées, la conversation changea d'objet, et roula sur diverses matières ; le prince parla toujours judicieusement, et s'exprima avec politesse ; il finit par ordonner qu'on nous donnât des guides, avec des coulis, pour porter notre bagage, et des vivres pour notre voyage ; car toutes les provisions que nous avions apportées s'étoient perdues en traversant une rivière.

Le jour suivant, au moment de mon départ, le Raja récapitula tout ce dont nous étions convenus, me chargeant d'assurer le résident et le commandant militaire, que les bœufs et les deux déserteurs partiroient certainement à l'époque qu'il avoit indiquée, par la Gatte de Poudicherrum, qui, dans la belle saison, étoit très-facile. Tipou avoit, à sa connoissance, monté par cette passe avec quarante mille hommes, ses éléphans, chameaux, chevaux, et tout son train d'artillerie, dont quelques pièces étoient de dix-huit. De cet endroit on ne comptoit que deux jours de marche jusqu'à Périapatam, d'où l'on se rendoit en deux jours

à Séringapatnam. Il me promit de donner des ordres pour que les Anglois pussent traverser ses états en pleine liberté, toutes fois et quand ils le jugeroient à propos; enfin il me fit part du désir qu'il avoit de posséder un beau cheval arabe, et me témoigna qu'il seroit bien aise que la Compagnie lui en fît venir un sur un de ses vaisseaux.

Le 4, après avoir pris congé de lui en cérémonie, je partis, enchanté de ses procédés et de la conduite que ses sujets avoient tenue envers moi; je descendis par la même route que j'avois suivie pour venir d'Illiacour. Tout mon monde étoit si fatigué, que je fus obligé de demander au Raja des hommes pour porter notre bagage, même les havresacs des cypayes: il s'empressa de me les fournir, et se fit un point d'honneur de défendre à ses gens de recevoir de nous le plus léger présent pour récompense de leurs services, ou en paiement des vivres et des rafraîchissemens qu'il avoit ordonné de nous fournir abondamment. Cependant je trouvai le moyen d'éluder cet ordre, et de laisser derrière moi quelques marques de ma reconnoissance et de la générosité de mon pays, en faisant des présens aux enfans des personnes dont j'avois à me louer.

Les bons traitemens que j'éprouvai dans tout

ce pays étoient certainement ordonnés par le Raja; mais je dois à ses sujets la justice de dire qu'ils paroissoient ne pas agir seulement par obéissance; ils y mirent de la grace, du zèle, et par-tout nous apperçûmes les témoignages les moins équivoques de la bonne et franche amitié.

Mon séjour dans le district de Corga ne fut pas assez long pour y obtenir des renseignemens précis sur le commerce; je n'ai pu recueillir sur ce qui le concerne que quelques informations vagues, dans mes conversations avec le prince et autres principaux personnages de sa cour.

Le Corga se dessine en une figure carrée de vingt-quatre coss (*) de diamètre; les frontières du nord sont à peu près sous la latitude de Mangalor; vers le NE cette province est bornée par celle de Bednore, au SE par le Mayssour, au NO par le pays de Canara ou si l'on veut Mangalor, au SO par le Malabar ou Colestrie. Je ne peux pas déterminer avec exactitude le point où se trouve la frontière qui la sépare de la partie de la Colestrie dépendante de Cherrical; mais je

(*) Le coss vaut à peu près une lieue et demie : on compte deux coss de Chandernagor à Sirampour, au Bengale. J'estime cette distance égale à peu près à trois lieues.

suppose cette limite au pied des Gattes, du côté de l'O; je fonde cette opinion sur ce que le côté de l'E est bien habité et cultivé par les sujets du Raja de Corga; mais il m'a paru que ni lui ni le Raja de Cherrical ne prétendent à la souveraineté du pays situé à peu près à moitié côte des montagnes vers l'O.

Indépendamment de ce territoire, le Raja de Corga a des possessions sur le plat pays; elles consistent dans la ville de Comlah, et dans le pays situé entre elle et les montagnes des Gattes; mais ce domaine n'est pas héréditaire, et n'est sous sa puissance que depuis peu de temps. J'ai connu l'ancien Raja de Comlah; ce prince étoit indépendant, et j'ai été envoyé en mission à son dorbar par le général Matthews, dans une circonstance à peu près pareille à celle qui m'a fait aller dans le Corga.

Les pluies commencent dans le Corga à peu près dans le même temps que dans le bas pays; elles ne cessent de tomber jusqu'à la fin d'août, et forment ces grands torrens qui se précipitent du haut des Gattes. Pendant cette saison, l'air est très-froid; les vêtemens les plus chauds sont nécessaires pendant le jour, et l'on ne peut se passer de feu pendant la nuit; le vent y est impétueux et variable, bien différent en cela de

celui qui règne sur la côte, où il souffle toujours du même côté.

Vers Noël, l'air est très-froid, mais l'atmosphère est serein; à cette époque on brûle les herbes et l'on nettoye les terres; le pays est alors très-sain, et les sites enchanteurs. J'imagine que pendant ce temps le séjour du Corga conviendroit admirablement aux valétudinaires; combien de personnes, dont le climat a délabré la santé, sont obligées de rechercher des pays plus froids pour se rétablir, ou même qui sont forcées de faire le voyage de Chine, de Bassora, ou d'Europe, et qui pourroient, avec infiniment peu de dépenses, se faire porter dans le Corga, pour y jouir de la salubrité de cette saison!

Le sol des vallées est très-compact et d'une grande richesse; je le suppose formé de détrimens des végétaux qui se décomposent: la hauteur et la vigueur de l'herbe annoncent la fertilité du terrain; et le riz en est une nouvelle preuve. Des semailles à la récolte il se passe, il est vrai, six mois, à cause de la température plus froide qu'à la côte où l'on fait deux moissons; mais dans cet intervalle la paille aquiert une hauteur de quatre ou de six pieds, suivant que le pays est plus ou moins élevé, et chaque épi produit un tippery (*)

(*) Le tippery est une petite mesure en usage sur la côte de Malabar.

de grain. Une pareille abondance équivaut bien à une seconde récolte.

Je n'ai pas vu d'autres fruits que des bananes, quoique vraisemblablement il y en ait d'autres dans ce pays ; on y trouve du cardamum, mais point de poivre, ou, s'il en existe, il est d'une très-petite qualité : je n'ai vu ni cocotiers, ni areckiers après avoir quitté le pays de Cotiote. Il y a beaucoup de bois de sandal, et les montagnes produisent du tèque et d'autres grands arbres de haute futaye, que je ne connois point. Tout le pays est presque couvert de bambous et de rotins, et dans quelques endroits ils forment des fourrés si épais qu'ils sont impénétrables, si ce n'est par les chemins qui sont percés au travers; ces taillis, et les nombreuses rivières dont le pays est coupé, forment une si bonne défense, que jusqu'à présent le Corga a résisté à toutes les attaques.

Le pays en général a des beautés sauvages et des sites romanesques ; il se découpe en montagnes boisées, séparées par d'étroites vallées, tapissées d'une récolte de riz; ce paysage est rafraîchi par une multitude de rivières, dont les sinuosités ajoutent des détails au tableau qui s'embellit de l'aspect pittoresque des villages situés à l'extrémité de plusieurs vallées, et d'autres

qui, suspendus à la cime de quelques rochers, semblent se balancer sur l'abîme qui se déroule à leurs pieds. C'est dans une situation pareille que l'on voit le village où le Raja fait sa résidence; son dorbar est tout auprès, mais sur une éminence séparée et un peu plus élevée: cette habitation est de bien peu supérieure aux autres maisons: elles sont les unes comme les autres construites en terre et en charpente, dont les vidés sont remplis d'un torchis de paille de riz; tout autour du dorbar règne une légère palissade revêtue d'une haie de raquette; l'intérieur peut avoir cinquante toises en carré: aux quatre angles on a bâti quatre petits pavillons que j'ai pris pour des corps-de-garde.

J'ai vu sur les Gattes beaucoup de bœufs d'une belle espèce, et de la volaille en abondance. Je n'ai trouvé aucun animal féroce, pas même du gibier; mais il ne faut pas en conclure qu'il n'y en existe pas; j'ai même appris dans la suite qu'on y trouvoit des éléphans sauvages, des buffles, et quelques autres quadrupèdes connus dans l'Inde; je n'y ai vu qu'un cabri, et le pays ne possède ni moutons, ni chevaux; les abeilles y multiplient beaucoup, et produisent d'excellent miel, dont le parfum me porte à croire que, dans la saison, les fleurs y sont odorantes et communes.

Les Corgs sont beaux et bien faits; leur premier aspect a quelque chose de dur, et cependant agréable ; mais ce qui m'a principalement frappé, c'est l'extraordinaire ressemblance qui règne entre toutes les figures des hommes : on les croiroit tous de la même famille. Au reste, ils se sont conduits envers nous avec hospitalité et bienveillance : les femmes, les enfans, nous approchèrent, et nous parlèrent sans défiance comme sans difficulté, et s'occupèrent de leurs détails domestiques, sans être gênés de notre présence. Ce peuple est très-industrieux; et, pour s'en convaincre, il suffit de jeter un coup-d'œil sur le pays qu'il habite; le riz est cultivé jusque sur le sommet des montagnes qu'on a défrichées avec des travaux infinis; les terres sont supportées par des murs de dix, vingt, et jusqu'à trente pieds de haut, formant autant de terrasses du bas jusqu'en haut (*). Les hommes sont armés d'un fusil à mèche, et d'une espèce de canjar; ils sont vêtus d'un grand habit, de grands pantalons larges, à la turque, d'une espèce de surtout, qu'on nomme en Angleterre *cumberland*, et leur tête est couverte d'un turban grossier.

(*) C'est ce qu'on voit sur les bords du Necker, du Rhin, et dans tous les pays montueux et cultivés.

La basse classe du peuple ne porte point de manches à l'habit, et remplace le turban par un mouchoir, ou un morceau de grosse toile. Les femmes jettent sur leur gorge et sur leurs épaules une draperie qui tombe jusqu'aux genoux, comme les femmes Malabares; indépendamment de ce vêtement, elles portent une grande jupe; leur tête n'est pas couverte; mais leurs cheveux sont proprement relevés, et attachés avec un peigne. Les hommes sont forts, audacieux, braves, et d'une belle taille : il y en a bien peu au dessous de six pieds. Les femmes sont en proportion; leur teint est plus clair que celui des Malabares, et en général elles sont assez jolies ».

Ici se termine le récit de cet officier: j'ajouterai que le Raja de Corga est regardé comme le père de ses sujets : la douceur de son gouvernement engage les habitans des autres états à venir se fixer dans les siens : il donne l'exemple des vertus et du courage, et ses libéralités font fleurir l'agriculture et les manufactures. Enfin tout porte à croire que sous ce prince, le Corga prospèrera, et que ses habitans sont destinés à être heureux un jour.

J'ai vu cet homme extraordinaire dans une visite qu'il fit au général Abercromby : il est

fluet, mais bien fait, ses yeux sont vifs, et toute sa personne annonce beaucoup de vivacité : il aime passionnément les chevaux, et le général lui en a donné deux des plus beaux qu'on puisse voir. Il s'énonçoit respectueusement sur le compte des Anglois; mais il ne parloit de Tipou qu'avec horreur et dégoût (*). Les personnes sensibles aimoient à l'entendre ex-

(*) Qu'en veut-on conclure? Le major Taylor estimeroit-il assez peu ses lecteurs pour penser qu'ils ajouteront un moment foi à ce prétendu attachement du Raja de Corga? Que veulent dire toutes ces déclamations auxquelles on affecte de se livrer contre Tipou, toutes les fois qu'on en trouve l'occasion? L'esprit de parti les dicte seul; et de ce moment la véracité de l'Auteur est suspecte. La Compagnie venoit d'humilier Tipou, et lui préparoit d'autres attaques; sa ruine étoit résolue: *Carthago delenda erat.* Mais, pour justifier cette spoliation inique, pour écarter l'odieux qui suit toujours les aggressions ambitieuses qu'on déguise sous le nom de politique, il falloit détourner sur ce Nabab tout le torrent de l'opinion publique; c'est ce qu'on a fait en Angleterre, et le major Taylor s'est conformé à l'esprit du jour, en cherchant à noircir la réputation d'un prince qui a péri bravement les armes à la main, sur la brèche de sa capitale, en la défendant avec courage. Ce trait seul devoit lui mériter l'estime des militaires; le major Taylor, comme tel, eût peut-être mieux fait de payer un léger tribut d'estime à l'ennemi qui l'a combattu, et de laisser aux gazetiers de Madras et de Calcutta le soin de répandre le fiel de la calomnie sur le tombeau

primer sa reconnoissance pour ses fidèles sujets, dont l'attachement et le respect s'étoient soutenus pendant ses malheurs, et dont le courage et l'amour de l'indépendance avoient triomphé de toutes les persécutions ; la mort seule avoit pu, disoit-il, mettre un terme à leur dévouement pour ses intérêts.

---

de ce prince. Porus fut vaincu non loin de ces climats ; mais son vainqueur estima son courage. Dans la même partie du monde, Darius perdit la vie ; mais le héros grec ne permit pas qu'on souillât sa mémoire comme les Anglais ont voulu flétrir celle de Tipou : il est vrai que les serviteurs de la Compagnie de marchands anglois, établie pour faire le commerce de l'Inde, ne sont pas des Alexandre ; mais quand on ne peut égaler un modèle, il est toujours beau de l'imiter autant qu'on le peut, même de loin. Au surplus, l'amitié du Raja de Corga étoit feinte, ou bien c'étoit de sa part une politique fausse ; dans le dernier cas il s'est vengé il est vrai de son oppresseur : mais il en sera de lui comme du Nabab d'Arcate, long-temps l'allié et l'ami vrai des Anglois, qui viennent tout récemment de lui prouver la sincérité de leur attachement, en envahissant ses états, et en le détrônant. D'un autre côté, il est tout aussi probable que le Raja feignoit des sentimens qu'il n'avoit pas ; il pouvoit détester Tipou, et ne pas aimer davantage les Anglois, dont le pouvoir est plus grand, et les envahissemens plus injustes encore : il a dû flatter leur orgueil, quand il étoit en leur pouvoir, et tant qu'il a eu besoin d'eux pour humilier son ennemi ; mais s'il est éclairé sur ses véritables intérêts, il saura apprécier l'amitié d'une nation étrangère, accourue des bouts de l'univers pour fonder un nouvel empire aux dépens de ceux du pays.

APPENDIX. *E.*

Page 424 du texte anglois.

Lorsqu'on jette un coup-d'œil sur l'état militaire et politique de Bombay, on se trouve forcé de reconnoître la vérité d'un principe fondamental en administration ; c'est que les dépenses d'une colonie très-éloignée de sa métropole doivent toujours se régler sur son revenu. Il est des cas urgens où la politique et la perspective d'un très-grand avantage à venir, peuvent balancer les dépenses extraordinaires qu'occasionne une armée ; mais dans ce cas, il faut que cet avantage soit bien prouvé, et assez considérable pour justifier des sacrifices en sa faveur.

L'île de Bombay est favorablement située pour le commerce ; la Compagnie y est établie depuis long-temps : ses chantiers, ses bassins, sont utiles aux constructions navales, et aux réparations des vaisseaux. Mais, d'un autre côté, la conservation de cette Colonie coûte des sommes exorbitantes : elle absorbe annuellement un demi-million sterling (*) en outre de

(*) De onze à douze millions.

ses ressources particulières. Il est étonnant que lorsqu'on s'y est établi, on n'ait pas mieux examiné sa valeur véritable sous les rapports de la politique. Je ne prétends point ici déprécier les avantages de cette place; au contraire, je conviens que c'est une possession très-essentielle sous bien des rapports.

1°. Comme le centre du commerce anglais avec les pays situés plus au nord sur cette même côte, depuis les états des Marattes jusqu'au golfe de Perse.

2°. A cause des bassins propres à toutes les opérations navales.

3°. C'est une excellente relâche pour tous les vaisseaux, et un département de marine important pour les vaisseaux de guerre destinés à protéger le commerce anglois dans l'Inde.

4°. Enfin cette place est essentielle, parce que c'est un boulevard respectable qui soutient la puissance angloise dans la partie de l'O de la presqu'île de l'Inde.

Ces avantages, quelque importans qu'ils paroissent, sont bien balancés par les défauts de sa position, et par le peu de conséquence dont est cette ville pour les affaires de la Grande-Bretagne, relativement aux autres puissances de la presqu'île. La proximité de la République

des Marattes, au lieu d'être un avantage, a souvent entraîné la Compagnie dans des guerres ruineuses : à ce vice de situation politique s'est joint celui de sa situation militaire, et les conséquences des guerres qu'il a fallu soutenir n'ont pas été en faveur de l'Angleterre, parce qu'il lui falloit faire appuyer toutes ses opérations contre une nation puissante et belliqueuse, par une petite île sans ressources intrinsèques : sa garnison se compose d'une poignée de monde, si on la compare aux forces des autres présidences angloises. Eh! quels succès en attendre, sans subsistances assurées, sans voitures pour les convois de l'artillerie, et sans autres munitions d'aucune espèce, sans bœufs pour traîner les pièces de canon, et sans travailleurs pour aider le soldat dans tous les ouvrages qu'une campagne nécessite ? Ces troupes ont souvent fait la guerre ; leurs avantages ont été ceux d'un corps de partisans : mais de tous leurs efforts, il n'est jamais rien résulté d'essentiel, pas même l'acquisition d'un pouce de territoire ; au contraire, la Compagnie en faisant la paix s'est toujours trouvée avec des dettes de plus, de l'argent de moins, et des alliés de mauvaise foi.

Le Gouvernement de Bombay a fait plusieurs efforts pour acquérir plus d'importance en reculant ses frontières ; mais, jusqu'à présent,

les personnes revêtues des pouvoirs nécessaires à cet effet, n'ont laissé à leurs compatriotes que le regret de les avoir vus échouer.

Le Conseil de Bombay s'est réduit à la situation la plus désavantageuse par sa dernière guerre aveo les Marattes; ses ressources se sont épuisées, et s'il eût eu affaire à des ennemis audacieux et entreprenans, ce boulevard fût devenu bien facilement leur proie; d'un autre côté si l'on n'avoit pas fait la guerre à cette République contre les lois de la politique, jamais aucun ennemi étranger n'eût osé débarquer sur le territoire dépendant de Bombay, ni sur aucunes possessions angloises.

Il suffit d'une légère inspection sur la carte du pays pour se convaincre du désavantage que Bombay doit avoir dans une guerre avec les Marattes. Tout le terrain qui environne la Colonie appartient à ce peuple; d'où peut-on donc tirer des subsistances et des ressources? Il n'est pas vraisemblable que des ennemis veuillent fournir des armes pour les combattre : cependant, si l'on est privé de la ressource de ce pays, il est absolument impossible de faire à Bombay aucune opération offensive. Au fait, la saine politique des Anglois est moins d'acquérir de nouvelles possessions dans ce district, que de conserver

celles qu'ils y possèdent ; de ces deux alternatives, la dernière est la plus difficile ; c'est le résultat de la prudence et de la sagesse, l'autre est le plus souvent produite par le hasard.

J'ai déjà, dans le premier volume, jeté sur la côte de Malabar un coup-d'œil militaire ; de toutes mes observations je conclus qu'au lieu de fixer le dépôt général de la guerre à Bombay, et de n'avoir sur toute la côte que cette seule place d'armes, on feroit bien d'établir de distance en distance des arsenaux et des ateliers, d'où les forces répandues dans tout ce vaste espace tireroient les objets essentiels à leurs opérations. On pourroit choisir pour cet effet Cananore pour le nord, et Cochin pour le sud. Le dernier endroit sur-tout conviendroit parfaitement à cette destination, parce que c'est une place de guerre fortifiée à l'européenne, et que la beauté de sa rivière lui permet de recevoir des vaisseaux considérables : les plus grosses alléges viennent ranger bord à quai ; cette ville communique d'ailleurs avec l'intérieur du pays par une quantité de canaux navigables qui lui conduisent les bois de tèque, si nécessaires pour les constructions ; le pays adjacent est d'une défense aisée à cause de ces canaux sans nombre dont il est coupé : sa position est telle, qu'elle peut servir de point d'appui à toutes les possessions

angloises dans cette partie, et menacer les états de leurs ennemis qui en sont voisins. L'abri qu'on trouve dans ce port, pendant la mauvaise saison, assure de ce côté les communications des forces répandues sur cette côte avec l'île de Bombay, et pourroit éviter des routes bien fatigantes et difficiles à leurs convois militaires, qui leur arriveroient avec infiniment moins de dépenses par mer.

La garnison de Bombay peut se composer d'infanterie européenne, et d'un corps de troupes de couleur pour le service de la marine, sur la même formation que le corps de marine actuel. Cette troupe auroit l'avantage de pouvoir être embarquée sans difficulté : on en feroit à volonté des détachemens de vaisseaux, des garnisons de place, ou des troupes en rase campagne ; leur nombre ne s'élève pas aujourd'hui à plus de huit cents ; mais on l'augmenteroit bien facilement, et l'établissement de Bombay étant particulièrement relatif à la marine, on conçoit de quelle utilité seroit un corps, dont la formation ne seroit point étrangère à ce genre de service. (*)

(*) Un pareil corps seroit d'une utilité bien plus grande encore, si, à l'instar des troupes de la marine françoise, on l'exerçoit à l'artillerie, de manière à pouvoir servir dans cette arme en campagne.

APPENDIX. *F.*

Voyez la page 399, *tome I.*

SHA ZEMAUND, Roi de Candahar, a causé des inquiétudes sérieuses aux autres puissances de l'Indostan; ce souverain est devenu assez intéressant pourqu'on désire connoître, et la révolution qui eut lieu sous Ahmed-Shaw-Abdalee, son prédécesseur, et les premières tentatives de ce prince pour s'emparer de l'empire du Mogol. Les détails dans lesquels nous allons entrer sont d'autant plus curieux, qu'ils sont relatifs à la presqu'île de l'Inde en ce que, si on l'envisage sous les rapports politiques, Candahar est la barrière de ce pays du côté de la Perse, comme Cahal du côté de la Tartarie. Nous allons suivre l'Histoire du Dékan, par Ferihta, traduite par Scott, et les Mémoires du major Rennel sur la carte de l'Inde.

« Cette année fut remarquable par la mort de l'Empereur Mahummud-Shaw, et par l'invasion de Sha-Ahmed-Abdalee; Ahmed étoit fils d'un Afghan, chef de la tribu d'Abdal, dans les environs de la ville de Héraut. Dans son

enfance, il tomba au pouvoir de Sha-Nadir, (connu généralement sous le nom de Thamas Kouli-Khan), qui le fit prisonnier, et qui lui donna dans sa cour l'emploi de *jessawul*, ou massier; bientôt il l'éleva par degré jusqu'à un commandement considérable dans son armée. Sha-Ahmed étoit dans cette situation, lorsque Sha-Nadir fut assassiné; il eut le bonheur de s'emparer d'une somme considérable qu'il emporta dans son pays, où il s'érigea en souverain de la tribu des Afghans, à laquelle il appartenoit. Bientôt après il marcha sur la forteresse de Candahar, dont il s'empara; ce succès fut suivi de la capitulation de Nadir-Khan, Soubedar de Cabul qui consentit à reconnoître son autorité, à condition qu'il conserveroit sa place en payant cinq lacs de roupies; mais les principaux habitans de la province refusèrent de donner cette somme, et persuadèrent au Soubedar de faire résistance : en conséquence il retira sa parole, et Sha-Ahmed marcha contre lui. A l'approche du conquérant, les peuples de Cabul abandonnèrent leur Soubedar qui se réfugia au village de Peshawir, où il tint quelque temps; mais enfin, craignant de tomber dans les mains de son ennemi, sans munitions, sans espoir de secours, il s'évada, laissant derrière lui sa femme et tous ses effets dans la place, dont les assiégeans s'emparèrent deux jours après son départ.

Pendant le siége de Peshawir, Shanowauz-Khan, Soubedar de Lahor, offrit à Sha-Ahmed-Abdalee de se réunir à lui, à condition d'être nommé grand Vizir : Sha-Amed accepta; mais les remontrances de Kummir-al-Dien-khan, Vizir de l'Empereur Sha-Mahummud, oncle du Soubedar, firent impression sur ce dernier qui se repentit de sa trahison, et refusa de remplir sa promesse quand le vainqueur de Peshawir le somma de venir le joindre après la prise de cette forteresse. Sha-Ahmed, furieux de cette désertion, marcha contre lui, attaqua Lahor, et s'en empara, après une légère résistance. Shanowauz-Khan suivi de quelques amis s'enfuit à Delhi.

Enhardi par ses victoires et par la foiblesse du Mogol, Sha-Ahmed entreprit la conquête de la capitale de l'Indostan, et partit de Lahor, à la tête de ses forces, vers le commencement de l'année. La santé de l'Empereur ne lui permettant pas de se mettre en campagne, il confia ses troupes à son fils unique Ahmed, auquel il donna pour conseil le Vizir Kummir-al-Dien-khan, et pour généraux plusieurs officiers distingués, tels que Suffderjung, le Soubedar d'Oude, Esurée-Sing, le Raja de Jeypore. Ces chefs, suivis d'une armée considérable, s'avancèrent jusqu'aux bords du Suttulludge, sans rencontrer l'ennemi qui avoit adroitement

tourné leur position et pillé la riche ville de Sirhind, dans laquelle le Prince royal avoit laissé tout son gros bagage. A la nouvelle de cet échec, le prince marcha en arrière, et en arrivant près de son ennemi, il se retrancha dans son camp; Sha-Ahmed l'Afghan en fit autant, et les deux armées passèrent en escarmouches quelques jours, au bout desquels le Visir Kummir-al-Dien-khan ayant été tué dans sa tente par un boulet, au moment où il faisoit sa prière, l'armée du Mogol fut aussitôt saisie d'une terreur panique; Esurée-Sing prit la fuite, suivi de ses Rajepoutes : cependant cette défection ne découragea ni Méer-Munnoo, fils du Visir, ni Suffderjung, deux officiers qui tinrent ferme, et qui, par leur adresse et leur intelligence, parvinrent à rétablir l'ordre dans le camp. Le jour suivant un magasin à poudre des Afghans sauta en l'air; l'explosion tua beaucoup de monde, et Sha-Ahmed, découragé par cette perte, où peut-être satisfait du butin qu'il avoit fait à Sirhind, se retira tranquillement vers Cabul, sans être inquiété dans sa marche. L'Empereur Mahummud-Sha sentoit approcher sa fin; il n'eut pas plutôt appris la retraite des ennemis qu'il envoya au Prince son fils l'ordre de revenir à Delhi; il confia en même temps à Méer-Munnoo le gouvernement de Lahore, pour récompense de ses services. Il n'eut pas la

satisfaction de voir le Prince royal, car il expira avant son retour, âgé de quarante-huit ans et quelques mois, dont il avoit régné trente-un. Sa mort resta secrète pendant quelques jours, jusqu'à l'arrivée du Prince qui fut proclamé Empereur, dans le jardin de Shaliman, le premier du mois de Jemmaud-al-awul; et le vendredi suivant, douze du même mois, environné de toute la pompe royale, il se rendit à la grande mosquée, où l'on fit lecture du khootbah, et l'on frappa des monnoies en son nom. Le corps de son père Mahummud-Sha fut déposé au collége de Nizam-al-Dien, dans un tombeau qu'il avoit fait bâtir lui-même.

Les états de Zemaun-Sha sont d'une étendue considérable : leur longueur est d'à peu près huit cents milles, mais leur largeur est bien moindre; de toutes ces provinces celle de Cabul paroît la plus riche. Si l'on en croit tous les rapports, c'est un pays extrêmement varié; tantôt ce sont de hautes montagnes, dont le sommet est couvert d'une neige éternelle, tantôt des collines d'une pente douce, qui se couvrent de forêts et qui couronnent des plaines fertiles, coupées par des milliers de ruisseaux; on y trouve des fruits et des fleurs en abondance, ainsi que tout ce qui peut servir au besoin de la vie. Cette province s'est quelquefois nommée

Zabulistan, du nom de son ancienne capitale, Zabul, qu'on connoît aussi sous le nom de Ghizna. Le Candahar, en faisoit autrefois partie.

La capitale actuelle se nomme Cabul, elle est située sur une rivière du même nom; mais cette rivière change son nom pour celui de Kameh ou Kamah, qu'elle prend à Jalahabad, soixante ou soixante-dix milles au dessous de Cabul, et va finir son cours vis-à-vis de la ville d'Attock, où elle se jette dans l'Indus. La rivière Kameh devient à Jalahabad navigable pour des radeaux d'une construction particulière; on n'y connoît que les embarcations de cette espèce: les bateaux n'y sont point en usage.

Cabul est située près du pied des montagnes de Hindoo-Kho (c'est le Caucase indien), dont la proximité occasionne dans l'atmosphère la température la plus alternative, passant brusquement du froid au chaud, *et vice versâ*. La position de cette ville est charmante, le site en est admirable, l'air salubre; on y trouve en abondance les fruits de la Zone torride et ceux de Zone tempérée; les Historiens indiens en ont parlé avec transport.

Les sujets de Sha Zemaun sont en grande partie Afghans, les autres sont Persans et Tar-

tares; ce prince peut lever des forces très-considérables dans les deux armes; il paroît que depuis peu il a porté la guerre du côté de l'O; il s'est emparé de la ville de Héraut, une des principales places de la Perse, de ce côté; il en a chassé Sha-Mehemed, dont il a fait la famille prisonnière. Ce prince paroît très-entreprenant, et la Compagnie angloise ne peut apporter trop d'attention à veiller tous ses mouvemens.

APPENDIX. *G.*

Renvoi de la page 440 angloise, du tome I.

JAMAIS le Gouvernement anglois n'a eu plus de droit à l'amitié du Grand-Seigneur, et jamais circonstance plus favorable ne s'est présentée pour en obtenir des faveurs. Il y a quelque temps que, pour récompenser certains services, on avoit parlé à la Sublime Porte, du projet de céder à la Grande Bretagne, l'île de Chypre; mais en réfléchissant sur cet objet, on verra que l'île de Candie lui conviendroit beaucoup mieux (*).

(*) Je le crois bien; et si M. le Major réfléchissoit encore un peu plus sur cette affaire, il trouveroit certainement quelque chose qui lui conviendroit bien davantage; car, dit le proverbe, quand on prend du galon, on n'en sauroit trop prendre. S'il étoit vrai que la Turquie voulût céder l'ile de Chypre, ce dont nous doutons très-fort, s'ensuivroit-il qu'elle voulût céder Candie, dont elle a payé la conquête, ainsi que celle de Rhodes, par des flots de sang? Pourquoi cette puissance a-t-elle fait tant d'efforts pour s'emparer de ces deux Iles? et pourquoi toute la Chrétienté les a-t-elle si opiniâtrément défen-

L'île de Candie, située au centre de la Méditerranée, possède des ports favorables au commerce; son climat est admirable; et quoique sous le gouvernement des Turcs, sa fertilité est étonnante, et ses productions abondantes. De cette position l'Angleterre peut toujours protéger

---

dues? C'est parce que leur position les rend maîtresses de l'Archipel, dont elles sont la clé, et qu'elles ouvrent la porte qui conduit au centre de la puissance ottomane. Après tant de guerres, occasionnées par l'agression des Musulmans, et la résistance du reste de l'Europe, pour prix de tant de sang versé par les puissances belligérantes, le major Taylor viendroit nous dire: Tout ce que vous avez fait n'a pas le sens commun; votre politique est fausse, et vous n'avez jamais connu vos vrais intérêts: il faut, pour le bonheur de tous, que l'Angleterre soit mise en possession, du boulevard naturel de la Méditerranée et de l'Archipel, afin qu'elle dispose souverainement du commerce de cette partie, à l'exclusion de toute autre nation, pour son plus grand profit, et la plus grande gloire de l'Europe. Cela dit, le Major, d'un coup de baguette, aveugleroit les uns, endormiroit les autres, les persuaderoit tous, et tout le monde seroit content. Cet officier est vraiment plein de patriotisme: il désire bien sincèrement la gloire et la prospérité de son pays, mais ses châteaux en Espagne ne valent pas toujours la peine d'être consignés dans un ouvrage utile, et destiné à rester pour l'instruction publique. Il cède à l'impulsion de son cœur, en écrivant les rêves que l'amour de la Grande-Bretagne lui inspire. Au sérieux avec lequel il discute

son

son commerce du Levant, et tenir en respect les puissances barbaresques. Les vaisseaux y seroient à peu près à distance égale d'Alexandrette, de Lataquie, ou d'Alexandrie, et pourroient à leur choix se rendre dans l'un ou l'autre de ces ports. Elle est sur-tout à portée de l'Egypte, et cette possession seroit bien avantageuse au commerce de l'Inde par la voie de

---

son projet, on diroit que c'est une affaire arrangée, et que l'Angleterre n'a plus qu'à se décider en faveur d'une des deux îles. Le Major s'est laissé tromper par les affaires du temps; sa politique n'est pas profonde. Le véritable homme d'état est celui qui, dans les opérations des Gouvernemens, sait reconnoître ce qui peut être durable, ou ce qui n'est que passager. L'alliance de la Turquie avec la Russie et l'Angleterre, puissances qui professent trois religions ennemies, pour rétablir l'Ordre de Malte, Ordre catholique, n'étoit-elle pas assez monstrueuse pour lui faire sentir que la tranquillité une fois rétablie, les Cabinets de l'Europe revenant au soin de leurs vrais intérêts, et dégoûtés de coalitions, feroient rentrer les affaires dans leur cours ordinaire? A-t-il pu assez compter sur la scission momentanée de la France et de la Turquie, pour croire déjà l'Angleterre maîtresse des délibérations du Divan? La cession de Candie à l'Angleterre, est une chimère qui ne se réalisera jamais: il n'y a pas une grande puissance en Europe qui ne s'y opposât; et nous ne donnons ici le songe du major Taylor que comme une preuve de l'égarement où peut conduire l'esprit de partialité dans un écrivain.

Suez, sous le bon plaisir de la Porte-Ottomane et du Gouvernement du Caire.

L'île de Candie est supérieure, sous tous les rapports, aux autres îles de la Méditerranée : elle est susceptible d'une défense vigoureuse : elle suffit à la nourriture de ses habitans; et, par son étendue, dans peu de temps elle deviendroit une colonie importante, qui se convertiroit en une belle province angloise, du plus grand prix pour la Grande-Bretagne.

La fertilité, la force, et la valeur réelle de l'île de Candie, la rendirent célèbre dès la plus haute antiquité. L'île de Crète fut une des plus fameuses dans les annales de la marine. Dès l'enfance de la construction navale, son commerce maritime l'enrichissoit, quelques uns de ses ports donnoient retraite à des pirates, qui de tous temps ont infesté la Méditerranée. Forts de leur situation, ses habitans bravoient leurs ennemis, sans craindre aucune invasion des puissances voisines. Les forêts des montagnes d'Ida leur fournissoient des bois de construction pour leur marine, tandis que les plaines se couvroient de récoltes et de tous les objets nécessaires à la vie (*).

(*) Jupiter, le maître des dieux, naquit en Crète; c'est-à-dire que Jupiter, le plus puissant monarque connu

L'île de Chypre, au contraire, presqu'inhabitée, sans culture, sans revenus, par consé-

---

dans l'antiquité, prit naissance dans cette île : elle devoit être bien florissante, puisque son roi fut placé, dans la mythologie, à la tête des divinités qu'on adoroit alors; et cela seul prouve évidemment qu'elle tenoit le premier rang parmi les royaumes de ce temps. En effet, quelle supériorité ne devoit-elle pas avoir sur les pays qui l'environnoient, puisque c'étoit elle qui les civilisoit? Ecoutons Diodore de Sicile, (Liv. V, p. 399, Edition Amst. 1745) : « Minos, fils de Jupiter et d'Europe, » régnant en Crète, et possédant de grandes forces » navales et militaires, tint l'empire des mers, et fonda » plusieurs colonies hors de Crète ; il civilisa la plupart » des îles Cyclades, et les distribua au sort parmi les » Colons qu'il y envoya; il contraignit aussi une grande » partie de la côte d'Asie de se soumettre à son autorité. Ce fut de là que plusieurs ports d'Asie et de » Crète, prirent le nom de Minoë, qu'ils ont retenu » pendant plusieurs siècles. Il engagea Erythrus à bâtir » la ville d'Erythrée, sur les côtes de l'Ionie, et donna » la souveraineté de Chio à Œnopion, fils d'Ariadne, etc ». Pour toutes ces colonies Crétoises, consultez Strabon, Liv. XIV, et Pausanias, Liv. XVII. A ces témoignages, nous joignons celui de Thucydide : « En ce temps-là, dit-» il, les insulaires Cariens et Phéniciens exerçoient con-» stamment la piraterie; mais lorsque Minos eut équipé » une flotte, les mers devinrent plus libres; il chassa » plusieurs des pirates, et fonda des colonies dans leurs » villes ». On ne peut pas reconnoître d'une manière plus positive la puissance des rois de Crète, dès les temps les plus reculés de l'antiquité.

quent sans ressources, reculée dans un coin obscur du Levant, ne connoît aucuns des avantages dont jouit l'île de Candie.

Le Gouvernement anglois fait des dépenses considérables pour transporter ses criminels à la baie Botanique, ou au port Jackson : on les y entretient aux frais du roi pendant trois ans après leur arrivée. Au bout de ce temps, on ne peut se promettre que peu de chose de leur travail ou de leur attachement à leur patrie. On les emploîroit bien plus utilement, si on les envoyoit à l'île de Candie; ils pourroient y travailler à relever les forteresses de la Canée, à couper du bois pour la marine, à cultiver les vignes, nettoyer le terrain, faire des routes, et autres choses d'utilité publique. L'île est si fertile, qu'on ne sentiroit pas la dépense nécessaire à leur entretien : le travail d'un tiers des transportés suffiroit pour nourrir les autres.

Que Candie soit cédée à l'Angleterre, ou qu'elle ne le soit pas, si le plan que j'ai proposé pour établir des paquebots sur la Méditerranée étoit accepté, il conviendroit de fixer sur cette île un Résident anglois, avec l'agrément du Gouvernement turc, pour correspondre avec ceux des côtes voisines et de la mer Rouge; il seroit aussi très-à-propos d'avoir un établis-

sement sur la côte d'Abyssinie, sous le bon plaisir du souverain de l'endroit. Le commerce de cette partie de l'Afrique, depuis la latitude de la haute Egypte jusqu'au canal de Mozambique, est un secret inconnu à l'Europe. Il est certain qu'il est très-avantageux, si l'on en juge par les soins extrêmes que les Mahométans apportent à le cacher. Plusieurs sujets du Grand Seigneur ont obtenu des firmans pour faire des petits établissemens sur la côte occidentale de la mer Rouge; ils y perçoivent des droits sur les marchandises de l'Inde qui s'apportent annuellement au marché de Gedda, et que les bateaux du pays transportent sur la côte opposée, où elles sont échangées contre les productions précieuses de l'Afrique, de la poudre d'or, de l'ivoire, de la gomme, et des drogues de diverses espèces; les marchandises d'Europe qui parviennent dans ce pays sont françaises et italiennes : elles arrivent par Alexandrie, d'où on les transporte à peu de frais au Caire, par le Nil : on les charge là sur des chameaux qui les portent en Nubie, à Sennaar, en Abyssinie, à Adel, et sur la côte de l'est d'Afrique. Les détails subséquens sur ce sujet ne sont pas du ressort de cet ouvrage.

APPENDIX. *H.*

Voyez la page 406, tome I.

AVANT d'examiner la cause des retards auxquels on est exposé dans le voyage de l'Inde, en traversant le grand désert, j'observerai d'abord qu'en général on s'embarque de préférence à Venise, sans égard aux vents auxquels l'Adriatique est soumise dans certaines saisons, et sans se tenir en garde contre l'impéritie des marins esclavons.

Cependant il est toujours infiniment plus avantageux de s'embarquer dans un port de la Méditerranée, soit à la partie du SE de l'Italie, ou sur les côtes de la Sicile. Au surplus, il n'est guère au pouvoir des agens de la Compagnie d'accélérer les affaires d'un voyageur, parce qu'il est quelquefois très-difficile de trouver un vaisseau; et d'ailleurs on court le risque de payer très-cher pour avoir un mauvais bâtiment, commandé par un capitaine fort ignorant.

M. Irwin a éprouvé les mêmes contrariétés que moi. Les relations de nos deux voyages se prêtent un appui mutuel. Ces deux exemples suffiront vraisemblablement pour détourner tout voyageur à venir, de prendre la route du golfe de Venise. Mon opinion à cet égard est étayée du sentiment du colonel Wood. Cet officier, qui sert dans l'armée du Bengale, partit d'Angleterre au mois de mars 1779, chargé de dépêches pour l'Inde, avec l'ordre formel des directeurs de la Compagnie de prendre sa route par Venise et la mer Adriatique : il arriva dans cette ville le 29 du même mois, et ne put en repartir que le 16 avril. Pendant tout ce temps, dit-il, M. Ritchie, consul anglois, fit des efforts inutiles pour lui procurer une embarcation, et il finit par être forcé de payer 280 sequins pour un bateau ouvert esclavon, qui mit vingt-un jours à sortir du golfe, après avoir relâché à Raguse et à Roze.

Les difficultés et les délais qu'on éprouve dans une pareille route sont bien insurmontables, puisque MM. Irwin et Smyth n'ont pu les éviter, quoique porteurs des dépêches les plus importantes pour le Gouvernement, et secondés de tous les efforts que les agens anglois, établis dans les pays qu'ils ont traversés, ont pu faire pour accélérer leur voyage.

D'après le zèle dont M. Irwin a fait preuve dans toutes les occasions, et la connoissance particulière que j'ai de M. Smith, je suis persuadé qu'ils n'ont négligé aucuns des moyens qui étoient en leur pouvoir, pour remplir avec toute la célérité possible, les missions dont ils étoient chargés. Le *mémorandum* que je joins ici pourra donner une idée des contrariétés et des difficultés qui ont entravé leur marche.

Ils ont quitté l'Angleterre le 26 octobre 1780, et sont arrivés à Bombay le 29 mai 1781, ainsi que suit :

Parti de Londres le 26 octobre 1780, arrivé à Venise le 6 novembre suivant.

Monté sur une barque esclavone le 14 novembre, et fait voile le même jour.

Ils ont relâché à Venise le 18 du même mois, après avoir inutilement lutté contre le mauvais temps, pendant lequel ils ont été abandonnés par le Capitaine et l'équipage, qui ont pris la fuite, les laissant se tirer d'affaire comme ils pourroient.

Embarqué de nouveau sur un vaisseau esclavon le 12 décembre, appareillé le même jour.

Le 18, mouillé à Yarbonne, petit port de l'île de Curzola.

Appareillé de Curzola le 26, et mouillé le 28 sur la baie de Cattaro.

Le 29 janvier 1781 fait voile de Cattaro, les vents au nord.

Le 8 février jeté l'ancre à Laërnique, dans l'île de Chypre, où ils ont passé vingt-quatre heures; arrivé à Lataquie le 12 février.

Parti de Lataquie le 5 février, arrivé à Alep le 20.

Parti d'Alep le 19 mars, arrivé à Bagdad le 10 avril.

Parti de Bagdad le 21 avril, arrivé à Bassora le 2 mai.

Parti de Bassora le 7 de mai avec des vents de NO, arrivé à Mascat le 20, et le 29 du même mois, mouillé sur la rade de Bombay.

M. Irwin n'arriva à Madras qu'à la fin de juin; mais ce retard fut occasionné par le séjour qu'il fut contraint de faire à Bombay.

Pour objet de comparaison, je vais donner ici le relevé du journal du voyage qu'on a lu dans le premier volume; on pourra mieux juger des difficultés que j'ai essuyées, quand on les

verra réunies, dégagées de l'intérêt des détails, et du récit.

Parti de Londres le 21 août 1789, arrivé à Venise le 8 de septembre.

Séjourné à Venise jusqu'au 18 du même mois, retenu par l'agent de la Compagnie, qui a employé tout ce temps à me trouver un vaisseau.

Parti de Venise le 21, et relâché le 26 à Cattaro, où j'ai été retenu jusqu'au 20 octobre.

Parti de Cattaro le 20 octobre, arrivé à Zante le premier novembre.

Detenu à Zante par le Capitaine esclavon jusqu'au 13 novembre, forcé de payer alors deux cents guinées pour le frêt d'un brick anglois, qui s'est engagé à me porter à la baie d'Alexandrette, ou à Lataquie.

Mouillé dans la baie d'Alexandrette, aujourd'hui Scandaron, le 28 du même mois.

Parti de Scandaron, le surlendemain 30, et arrivé à Alep, le 4 décembre.

Détenu à Alep, jusqu'au 15, temps nécessaire pour me procurer une escorte.

Parti d'Alep, le 15 décembre, arrivé à Bassora, le 17 janvier 1790.

Fait voile de Bassora, le 24 du même mois, et, après une traversée de 21 jours, arrivé à Bombay, le 23 février.

Il faut observer que j'ai été retenu six jours, par l'échouage du vaisseau au bas de l'Euphrate, et que cet accident nous ayant fait relâcher à Buschire pour y réparer notre gouvernail, le Résident ne m'a remis les dépêches que le quatrième jour; ainsi voilà dix jours de perdus pour ce seul objet. Mais en résumant tous les délais auxquels il a fallu me soumettre pendant cent quatre-vingt-cinq jours qu'a duré mon voyage, il se trouve que j'en ai perdu quatre-vingt par des obstacles que je n'avois pu prévoir, et qu'il m'a été impossible de surmonter avec plus de célérité; M. Irwin, au surplus, en a bien éprouvé d'autres, et son voyage a été bien plus entravé que le mien. Nous avons malheureusement fait choix lui et moi de la route de Venise, et tous les deux nous n'avons pu nous y procurer des vaisseaux pour le Levant qu'avec la plus grande difficulté. L'étendue du grand désert et le danger de le traverser, obligent à des précautions considérables; il faut une escorte, des bagages, des vivres, de l'eau et des chameaux pour porter le tout; on ne peut rassembler tout cela qu'avec beaucoup de temps; mais ce n'est pas le seul

inconvénient auquel ce voyage soit subordonné; l'extrême chaleur de l'été, et le froid perçant de l'hiver, sont également funestes aux Européens peu habitués à des marches aussi longues, aussi pénibles, et à la rigueur d'un pareil climat; en conséquence, je suis fermement convaincu que la meilleure manière de faire passer des dépêches dans l'Inde, par cette route, c'est de se servir des courriers du pays, à moins, comme l'observe très-bien M. Dalrymple, qu'on ne soit obligé d'envoyer verbalement un secret, trop important pour être confié au papier; c'est le seul cas qui puisse exiger les frais d'un exprès.

Une des raisons qui occasionnent les plus grands délais, dans un pareil voyage, c'est la difficulté de se procurer des chameaux à Alep, car on ne peut en trouver dans le voisinage de cette ville, à moins qu'il n'en arrive par la caravane de Bassora, ou de Bagdad; au surplus, nous aurions évité les retards les plus considérables du voyage si nous eussions trouvé à Messine, ou dans tout autre port d'Italie, un paquebot anglois prêt à faire voile, et sur-tout si nous eussions pris la route de Suez.

Il n'est pas indifférent de remarquer que le colonel Capper, M. Irwin, M. Smyth, et moi,

même, nous avons tous eu les mêmes sujets de plainte, et les obstacles qui nous ont arrêtés sont de même nature. Le colonel a mis quatre mois et dix jours pour se rendre de Livourne à à Bombay (*). Le général Hartley partit d'Angleterre, le 5 novembre 1786; et, graces aux contrariétés du passage de la Méditerranée, il n'arriva à Bombay, qu'après six mois de voyage. A ces exemples on en pourroit joindre bien d'autres; mais si l'on veut calculer la longueur du retour de l'Inde en Europe par cette voie, on la trouvera bien plus considérable encore, et l'on sentira plus que jamais combien il seroit utile d'établir des paquebots, suivant le plan que nous avons donné. Plusieurs particuliers, privés de cette ressource : ont fait des voyages d'une longeur étonnante; les uns n'ont revu l'Europe qu'après onze mois; les autres, plus contrariés encore, n'ont pu rentrer dans leur patrie qu'au bout de treize mois; leurs noms sont bien connus, ce sont MM. Brodie, Stark, Howel, major Macleod, lieutenant Morris, capitaine Valentine, et plusieurs autres, tous employés au service de la Compagnie, et tous animés du même désir de revoir leurs foyers, et de faire par conséquent leur trajet avec toute la promptitude possible.

(*) Voyez le voyage du colonel Capper, p. 100.

APPENDIX. J.

Voyez la page 408, tome I.

INDÉPENDAMMENT de la poste aux lettres, qui parcourt tous les états de la Compagnie angloise dans l'Inde, ainsi que le pays des Marattes, de Bombay à Calcutta et de Calcutta à Madras, le Gouvernement a dernièrement porté le réglement suivant, pour faire un établissement dont le but est d'assurer une correspondance régulière entre la Grande-Bretagne, et ses possessions de l'Inde.

Réglement pour l'expédition d'une malle qui partira tous les mois pour Bassora.

Le très-honorable Gouverneur des établissemens anglois dans l'Inde, ayant résolu, dans son conseil, d'ouvrir une correspondance régulière entre l'Angleterre et ses Colonies de l'Asie, fait avertir le public que les lettres des particuliers seront reçues au bureau du secrétaire du Gouvernement, aux conditions suivantes.

1°. Aucune lettre n'excédera quatre pouces

de longueur, deux pouces de largeur, et ne pourra être cachetée avec de la cire.

2°. Toute personne qui voudra envoyer des lettres par cette occasion sera tenue de les faire tenir au secrétaire du Gouvernement, avec un billet explicatif dans lequel le nom de l'écrivain sera désigné : en outre, son nom sera signé au revers des lettres, et contresigné par le secrétaire, avant la fermeture des paquets, afin d'indiquer que ces missives ont été revêtues de l'approbation du Gouvernement, et qu'elles sont parties de son aveu.

3°. Le prix du port de lettre sera payé en déposant les lettres, savoir : dix roupies, pour une lettre simple, du poids égal à celui d'un quart de roupie; quinze roupies, pour les lettres pesant une demie roupie, et vingt roupies, pour les lettres pesant une roupie.

On recevra pareillement les lettres destinées pour Bassora, Bagdad, Alep, et Constantinople; elles seront adressées aux Résidens de ces places, et mises dans une boîte séparée, aux conditions suivantes.

Les lettres pour Bassora, paieront comme les lettres de Calcutta à Bombay; les lettres simples pour Bagdad et Alep paieront dans la même progression que ci-dessus, depuis quatre jusqu'à huit roupies; celles qui seront adressées à

Constantinople, suivront la même proportion, de six à douze roupies; le Gouvernement se réservant de faire au présent tarif tels changemens que les circonstances pourront exiger.

4°. Chaque paquebot emportera deux malles; la première destinée pour la voie d'Alep, la seconde pour celle de Bagdad : les particuliers sont invités à écrire par duplicata, et si les lettres sont simples, le secrétaire du Gouvernement les fera partir par la malle qu'il jugera à propos.

5°. Les capitaines des paquebots ne pourront recevoir aucunes lettres particulières, autres que celles renfermées dans les malles; et, dans le cas où ils contreviendroient au présent article, les lettres dont ils se chargeroient ne seroient point acheminées par les Résidens de Bassora, et autres lieux.

6°. Les malles seront expédiées de Bombay, le premier de chaque mois, et la première partira le premier de janvier 1798.

Fait au château de Bombay, le 7 décembre 1798.

Par le Gouverneur dans son conseil,

JOHN MORRIS, secrétaire.

Ce plan, tout avantageux qu'il puisse être pour le public, n'a cependant pas été agréé par la Cour

arrêté dans le Conseil, que la poste aux lettres seroit rétablie sous la superintendance de M. Charles Elphinstone, a porté les réglemens suivans.

1°. Les lettres pour le Bengale, et pour Madras, seront soumises aux conditions énoncées dans le plan; on en pourra prendre connoissance au bureau de la poste.

2°. Pour rembourser la Compagnie des frais de l'établissement, chaque lettre paiera un droit avant d'être délivrée à son adresse, savoir : pour celles d'Europe, un quart de roupie; on les enverra au bureau de la poste, un instant après que les dépêches du Gouvernement auront été débarquées; on les mettra en ordre, et on les enregistrera avec toute la promptitude possible; on les fera aussitôt passer par des commissionnaires entretenus pour ce sujet; mais au bureau, on n'en délivrera aucune, avant vingt-quatre heures écoulées depuis l'arrivée du vaisseau. A ce moment, les personnes dont l'adresse n'aura pas été mise avec assez de précision pour qu'on leur envoie les leurs, pourront les réclamer : on fera passer des ordres à qui de droit pour recueillir le prix du tarif dans les lieux où la poste aura fait porter des lettres venant d'Europe. Il est ordonné au maître de poste d'acheminer le

plus tôt possible les dépêches officielles qui lui seront envoyées par le département de la guerre, ou par le vice-adjudant général, ou par le payeur général; les signatures de ces officiers seront apposées sur les paquets. Dans le cas où le besoin du service exigeroit l'envoi d'un exprès, les officiers susdits en donneront avis au secrétaire du Gouvernement; le Gouverneur prononcera sur la demande, après l'avoir examinée en conséquence.

3°. Les lettres arrivant par mer des autres présidences, paieront comme celles venant d'Europe; il en sera de même des lettres venant de Chine.

4°. Les subalternes de Bombay recevront leurs lettres *gratis*; elles seront distribuées néanmoins par les agens de la poste, avec le même zèle et la même diligence que toutes les autres.

5°. Il est expressément défendu à tout commandant de vaisseau de côte, de recevoir des lettres pour le Bengale ou pour Madras, d'aucune autre personne que du maître de poste; et, à leur arrivée dans une présidence, il leur est ordonné de remettre à la poste, dans le plus court délai, toutes celles qu'on leur auroit envoyées illicitement.

6°. En conséquence des dispositions ci-dessus

le directeur de la poste sera tenu de recevoir toutes les lettres particulières qui lui seront envoyées, lors du départ d'un vaisseau pour l'Europe; nul autre ne pourra en recevoir, et aucune lettre ne pourra être expédiée pour l'Europe, par terre, sans l'aveu du Gouvernement.

Signé, JOHN MORRIS, secrétaire.

Avis relatif aux occasions par mer seulement.

Toutes les lettres ou paquets destinés pour l'Europe, et pesant plus de deux onces, seront à l'avenir soumises au tarif ci-joint; aucune lettre ne sera insérée dans les dépêches, si on ne l'apporte pas au bureau, depuis dix heures du matin jusqu'à trois heures de relevée, et si l'on n'en acquitte le port au préalable.

Tarif.

Lettres pesant	2	onces	paieront	4 roupies,
	3		»	9
	4		»	16
	5		»	35
	6		»	36

et ainsi de suite, pour tout autre paquet plus ou moins considérable.

Au bureau des postes, le 13 décembre 1793.

CHARLES ELPHINSTONE,
directeur des postes.

APPENDIX. *K.*

Voyez tome II, page 48.

MALGRÉ tout ce que des auteurs modernes ont écrit sur la situation de Bérénice, principal port des Romains dans la mer Rouge, je préfère l'opinion de Danville; cet habile géographe, dans son Compendium de la Géographie ancienne, place le port et la ville en question à peu près par 24° N : il dit que la ville, connue aujourd'hui sous le nom de Kené, Coptos, ou suivant l'orthographe actuelle, Kypt, située sur un canal qui communique au Nil, devint une grande place de commerce, au moyen d'une route de deux cent cinquante-sept milles, construite par Ptotéme-Philadelphe; cette route traversoit le désert jusqu'au port de Bérénice, dans la mer Rouge, place où se débarquoient les marchandises de l'Inde. Quelques siècles après, et sous la domination des califes, cet avantage fut transporté à la ville de Kous, située sur le même côté de la rivière : cette place assez peu considérable auparavant devint alors la ville la plus

puissante du Saïd, sous le nom d'Appollinopolis-Parva. Entre Coptos et Bérénice, il y avoit dix positions intermédiaires, dont on ne voit plus aucune trace, à cause des sables sous lesquels elles sont enfouies depuis bien long-temps; mais on en retrouve les noms dans l'Itinéraire d'Antonin. D'après les détails que nous donne Danville, il paroîtroit que la position du port de Cossire répond mieux que toute autre à celle de Philoteras.

APPENDIX L.

Voyez tome II, page 59.

Prospectus des MM. Hammersley et Compag., banquiers à Londres, Pall-Mall, n°. 76.

Cette maison ayant une correspondance établie dans la plupart des principales villes d'Europe, propose aux voyageurs de leur faire compter, sur telle place qu'ils choisiront, telle somme qu'ils jugeront à propos, et de fournir, à ceux qui ont des remises à faire, des effets à volonté, sur telle place qu'il leur plaira de désigner.

On se servira de la langue française, comme la plus généralement répandue.

Lettres de change circulaires.

Pour toute somme au dessus de vingt livres sterling, payable à l'ordre du voyageur, sans commission ni charges, sur toutes les places nommées dans le catalogue ci-joint. Ces lettres seront acquittées à vue, lorsqu'elles seront présentées par le voyageur lui-même ; cependant

elles sont tirées à sept jours de vue ; mais c'est une précaution en faveur du voyageur, et dont le but est de lui donner les moyens d'en arrêter le paiement s'il venoit à les perdre ; dans ce cas, la valeur de l'effet perdu lui seroit remise à Londres ; ces lettres seront réduites en espèces étrangères sur le pied du change du jour avec l'Angleterre. Le voyageur n'en endossera aucune avant d'en recevoir le montant ; et, dans ce cas, il donnera un reçu de l'argent qui lui sera compté, indépendamment de l'acquit de la traite. Cette précaution a pour objet de mettre le payeur à l'abri, si l'effet acquitté se perdoit en le renvoyant à Londres.

Lettres d'ordre.

On en remet toujours une au voyageur avec les lettres circulaires ; elles renferment une adresse générale à tous les correspondans de la maison de Londres, avec une recommandation en faveur du porteur qui, pour prouver son identité, doit mettre sa signature au bas de celle dont il est chargé, afin de la confronter, lorsqu'il acquitte une lettre circulaire ; par ce moyen la lettre d'ordre devient une lettre d'avis générale.

Lettres de change à ordre.

Ces lettres sont les traites ordinaires du

commerce ; elles sont payables sur une seule place, et réduites par le tireur au cours du dernier change de cette place; le porteur peut la passer à tel ordre qu'il veut, en l'endossant simplement; elles ont pour objet de remettre des fonds sur une place étrangère, et peuvent avoir cours dans les opérations journalières du commerce; elles sont toujours acquittées sans déduction, sans commissions ou charges quelconques.

Lettres de crédit.

L'usage de ces lettres n'est pas aussi avantageux que celui des lettres circulaires dont nous avons parlé. Cependant, la maison de M. Hammersley, lorsqu'on lui fournira caution suffisante, ne refusera point d'en donner sur les villes qui ont un change direct avec Londres. Elles supportent une seule commission avec port de lettres lors du paiement, et pareille déduction, quand elles ne sont point présentées et qu'elles sont remboursées en Angleterre : au surplus, elles seront toujours acquittées au cours exact du change, sans aucune retenue injuste ou préjudiciable aux intérêts du voyageur.

Remises de l'étranger.

La maison de Hammersley désirant se rendre utile aux personnes qui s'adresseront à elle,

recevra et escomptera tous billets, dont les signatures seront connues, sur les places nommées dans son catalogue.

Catalogue des places de commerce où les lettres de change circulaires auront cours.

Alep.
Alexandrie.
Amsterdam.
Anvers.
Aix-la-Chapelle.
Augsbourg.
Amiens.
Aix, en Provence.
Angers.
Arras.
Avignon.
Alicante.
Breda.
Bruxelles.
Bruges.
Brandebourg.
Bohan.
Brème.
Breslau.
Brunswick.
Bâle.
Berne.
Bergen.
Bude.
Bassora.
Brinn.
Barège.
Bagnères.
Bayonne.
Besançon.
Blois.
Bologne, en Italie.
Bordeaux.
Boulogne sur mer.
Caire.
Coeverden.
Carlsrhue.
Coblentz.
Cologne.
Constance.
Cuxhaven.
Colberg.
Copenhague
Cracovie.

Cadix.
Caen.
Calais.
Carthagène.
Constantinople.
Deventer.
Dresde.
Dusseldorff.
Dieppe.
Dijon.
Dunkerke.
Douvres.
Embden.
Francfort sur le-Mein.
Florence.
Gottembourg.
Goslar.
Glaris.
Gnesna.
Glogau.
Gènes.
Gorlitz.
Gluckstadt.
Gand.
Gibraltar.
Genève.
Hambourg.
Hanovre.
Hildesheim.
Ham (Wuph).
Havre-de-Grace.
Hyères.
Hague (la).
Inspruck.
Koënigsberg.
Lille.
Limbourg.
Leipzick.
Liège.
Lipstadt.
Lunébourg.
Lausanne.
Lucerne.
La Rochelle.
Lorient.
Lyon.
Livourne.
Lisbonne.
Menin.
Maëstricht.
Middleburg.
Magdebourg.
Manheim.
Marpurg.
Mayence.
Metz.
Mons.
Munich.

Moscow.
Marseille.
Mont-Béliard.
Montpellier.
Milan.
Mont-Ferrat.
Malaga.
Madrid.
Madras.
Messine.
Nimègue.
Namur.
Nassau.
Naumbourg.
Nuremberg.
Neufchâtel.
Nancy.
Nantes.
Nîmes.
Naples.
Nice.
Ostende.
Osnabruck.
Orléans.
Oporto.
Paderborn.
Philipville.
Prague.
Paris.
Perpignam.
Parme.
Pise.
Philadelphie.
Rotterdam.
Ratisbonne.
Riga.
Reims.
Rouen.
Rome.
Saltsbourg.
Smyrne.
Saint-Juliers.
Stettin.
Spire.
Spa.
Stutgard.
Stockholm.
Saint-Gall.
Sion.
Soleure.
Saint-Pétersbourg.
Sandomir.
Saint-Quentin.
Saint-Omer.
Strasbourg.
Tournay.
Trèves.
Thorn.

Toulon.
Toulouse.
Tours.
Trieste.
Turin.
Vienne.
Varsovie.
Valenciennes.
Venise.
Valence.
Waldeck.
Worms.
Wurtzbourg.
Ypres.
Yverdun.
Zwoll.
Zieric zée.
Zieg.
Zurich.

Les personnes qui voudront s'adresser à la maison Hammersley et Compagnie pourront y prendre communication de leur méthode pour réduire la livre sterling en argent étranger ; on y pourra voir aussi une collection de toutesles monnoies connues dans le commerce ; le voyageur apprendra à les connoître avant son départ, circonstance qui peut lui devenir utile dans le cours de son voyage.

APPENDIX. *M.*

Voyez tome II, page 140.

Notice sur le palmier, arbre dont les Indiens et les Arabes retirent les plus grands avantages; cette note est tirée en grande partie d'un ancien Mémoire portugais, traduit par ordre de la Société Royale de Londres, en 1668.

L'HISTOIRE naturelle du palmier est extrêmement curieuse; les pays où les autres arbres ne peuvent exister sont ceux où il réussit le mieux; telle est la variété de toutes ses espèces et leur abondance, qu'il semble produit par la nature, pour suppléer au défaut de tous les autres.

Le palmier proprement dit est le palmier-dattier; c'est la véritable souche du genre. Dans l'Inde cet arbre ne produit point de dattes; et dans la partie du Nord de la presqu'île on trouve bien l'arbre, mais le fruit n'arrive jamais à ma-

turité. L'Afrique et l'Arabie en produisent une grande abondance; c'est dans cette dernière partie sur-tout qu'il atteint sa plus grande perfection.

Il y en a une grande variété en Arabie; on en emploie le fruit à divers usages; les uns servent de nourriture aux habitans du pays, les autres servent de pâture aux troupeaux; la meilleure espèce, tant pour le goût que pour le parfum, se nomme *muxana*; le fruit est petit et se réserve pour les Shérifs et gens en place; on n'en permet pas l'exportation. Les autres espèces sont plus communes; elles font un des principaux objets du commerce des caravanes dans les trois Arabies.

Le palmier n'a point plusieurs sexes sur le même arbre, il faut qu'il soit dans le voisinage d'un mâle pour produire; il ne se repose point, et donne continuellement du fruit; on voit tous les mois paroître un régime de trente ou quarante fruits, et quelquefois plus; sur cette quantité il en mûrit communément sept, et tout au plus douze.

Le climat et le sol qui lui sont les plus favorables sont en Asie, mais sur-tout dans la presqu'île de l'Inde; c'est-à-dire dans cette partie

qui se projette au sud des embouchures du Gange et de l'Indus ; il se plaît sur-tout vers les bords de la mer, et les vapeurs salines qu'il y reçoit paroissent lui convenir.

Les naturels du pays lui donnent divers noms particuliers ; ils en connoissent huit variétés qu'ils distinguent par les différences de leur tronc, par les feuilles, et les fruits, parmi toutes ces variétés qui conservent le nom de palmier, telles que le palmier-cocotier, le latanier, le vaquois, etc. Le cocotier est l'arbre par excellence ; il produit deux espèces de fruits, c'est à dire des sauvages et des cultivés ; les meilleurs se nomment *barca*, mot qui signifie excellent ; ce coco est savoureux et bienfaisant ; on peut en manger une grande quantité sans en être incommodé. Une particularité très-remarquable, c'est que le même arbre porte en même temps des barcas et des fruits sauvages.

Le fruit du cocotier acquiert une grande supériorité lorsque les racines de l'arbre sont dans un terrain imprégné d'eau saumâtre, ou lorsqu'elles sont humectées par le voisinage de la mer. Parmi les sept autres espèces, il y en a qu'on regarde comme sauvages à cause de leur fruit, ou par le lieu dans lequel ils croissent, ou même en raison du peu de soin qu'ils exigent.

Le

Le dattier se nomme *cajura*, il ne porte point de fruit dans l'Inde ; mais il donne une liqueur qu'on distille, et dont on fait du vin ; il en est d'une autre sorte qu'on nomme *trefulim* parce qu'il porte des fruits ainsi nommés ; une autre se nomme *arequera*, et fournit des feuilles très-larges dont on fait des parasols : ce dernier ne produit point de fruits. Une autre espèce de palmier porte un fruit qu'on nomme fruit-aux-renards : le goût en est mauvais, on peut le regarder comme une datte sauvage. L'arbre qu'on nomme *berlim* ne porte point de fruits, on se sert de ses palmes pour orner les pagodes ; enfin le dernier arbre de cette espèce se nomme *macomeiras*, il donne ses fruits en régime de trente et plus, chacun de la grosseur d'une pomme ordinaire, et de la couleur de la datte : le goût en est agréable.

Les îles Maldives produisent une espèce de palmier dont le fruit est de la nature du coco. On a vu de ces fruits emportés par les marées de l'Océan jusque sur la côte d'Afrique, dans les environs de Mélinde et du cap Guardafui, ce qui comprend un espace de plus de deux cents lieues. Ce coco est à peu près de la grosseur de la tête d'un homme ; il est double, la couleur de l'enveloppe ligneuse est noire ; les naturels de tous ces parages le regardent comme un spécifique contre bien des maladies, et l'es-

timent au point qu'ils en ont quelquefois payés au poids de l'or (*).

Le palmier ne ressemble en rien aux autres arbres ni par le tronc, ni par le feuillage; il pousse une haute tige, du sommet de laquelle jaillissent toutes les branches, séparées les unes des autres pour en laisser croître de nouvelles dans les intervalles; à mesure que les vieilles tombent elles laissent sur l'arbre la marque de leur place. Le macomeira, dont le fruit se nomme macoma, a la particularité de fourcher en deux troncs quand il est arrivé à une certaine hauteur. De tous les palmiers le trefulim est le plus haut; sa grosseur est proportionnée à son élévation, son bois est fort et serré, les petits bâtimens en font des mâts; mais il est trop peu considérable pour mâter de gros vaisseaux.

Le sol le plus convenable au palmier est, comme on l'a dit plus haut, celui qui se trouve

---

(*) C'est ce qu'on nomme coco de mer : ce fruit se dessine très-correctement dans la forme des parties postérieures humaines; mais la valeur des cocos de mer a bien diminué depuis que la navigation les a rendus moins rares; à peine triplent-ils aujourd'hui le prix des cocos ordinaires.

imprégné d'eau de mer ou d'eau salée : l'expérience a démontré qu'il se plaît auprès des maisons inhabitées, dans les bas lieux où il se trouve abrité des gros vents qui lui sont contraires.

Pour élever des palmiers, on sème le fruit dans un sillon qu'on recouvre de terre : il ne tarde pas à pousser un jet qu'on transplante dès qu'il acquiert un peu de force ; il exige peu de soin, un peu d'eau lui suffit ; on jette au pied de l'arbre des cendres de toute espèce, des coquillages, du poisson pourri ; quelquefois on y amasse de la vase tirée des marais d'eau salée, cette dernière précaution sur-tout est très-favorable au jeune arbre ; il porte fruit dans cinq ans quand on l'élève avec soin ; mais si on l'abandonne à la nature, il ne produit qu'au bout de sept ans.

Dans toutes les espèces de palmiers le fruit croît de la manière suivante :

De la tige de l'arbre jaillit un rejeton qui ressemble au bras d'un homme, ou au cimeterre d'un Maure ; ce rejeton s'ouvre, et laisse sortir une grappe de trente, cinquante, quatre-vingt, et quelquefois cent fruits, à peu près de la grosseur d'une noisette. Sur cette quantité il en mûrit rarement plus de douze ou quatorze ; le

reste tombe et fait place à une nouvelle grappe qui pousse avant la maturité de la première; cette succession se renouvelle ainsi tous les mois. Le palmier est l'emblême d'une mère indulgente, environnée d'enfans grands et petits, les nourrissant tous, et toujours ajoutant à sa famille; circonstance qui ne se trouve pas dans les autres arbres.

Le coco est d'un usage général; quand l'amande est encore tendre et pleine d'eau, elle offre une boisson agréable; quand elle commence à se convertir en chair, elle ressemble à une espèce de crême épaisse qu'on mange à la cuiller; quand elle a acquis sa maturité, elle est de la consistance d'un noyau ordinaire, son goût est agréable; mais elle est indigeste et malfaisante, si l'on excepte le barca qui ne fait jamais de mal. L'écorce ligneuse entre dans la médecine; l'amande, séparée de l'écorce, se nomme copra; on la sèche au soleil, et l'on en tire d'excellente huile. Tout a son utilité dans le coco; la bourre se nomme caire, elle ressemble assez à de la filasse; on la macère pour la filer; elle fait alors de très-bons cordages, dont on fait usage pour la marine; on en fabrique d'excellens cables pour les plus gros vaisseaux; on les estime beaucoup pour deux grandes qualités : c'est d'allonger considérablement dans le hal sans

casser, et de ne pas pourrir dans l'eau de mer; avantage qu'ils ont sur ceux de chanvre (*). Lorsqu'on brûle la partie ligneuse de la noix de coco après sa maturité, on en fait un charbon qui a la vertu de disposer le fer qu'il chauffe à recevoir une trempe admirable; aussi les ouvriers en font-ils un cas particulier.

Indépendamment de tous ces avantages, le palmier en possède encore bien d'autres; le produit de cet arbre et de son fruit suffit pour bâtir, mâter, gréer un vaisseau, pour le charger de pain, de vin, d'eau, d'huile, de vinaigre, de sucre, et d'autres objets de même nature. On a vu des vaisseaux construits et chargés avec le cocotier seul et son produit.

Les vaisseaux indiens se nomment Pangaryos (**); ces bâtimens ne sont pas assez solides pour s'exposer au large; il n'entre pas un morceau de fer dans leur construction; et telle est leur foiblesse, qu'ils ne peuvent affronter le moindre

(*) Une particularité bien remarquable, c'est que s'il tombe quelques grains de riz sur ces cables pendant qu'ils sont mouillés, le riz devient vert, et le caire pourrit dans l'endroit.

(**) On les nomme vulgairement Parias.

mauvais temps : ils sont bordés de planches de palmier ; ces planches sont foibles et spongieuses ; elles sont cousues ensemble avec du fil de caire, et calfatées avec de la bourre de cocos ; ces vaisseaux sont ensuite enduits d'un corroy de graisse de poisson en guise de brai chaud ; au lieu de clous, on emploie des chevilles d'un bois très-dur, d'une espèce particulière de palmier (*) ; les mâts sont du même bois, et ne demandent pas beaucoup de peine pour être mis en état de servir ; toutes leurs manœuvres sont de caire, leurs voiles sont d'un tissu de feuilles de palmier, de l'espèce nommée cajuris, dont on fait des sacs pour porter le grain (**). Le fruit du coco peut se manger en guise de pain ; quand il est sec il porte le nom de *copra* ; quand il est frais, il prend celui de *puto* : on le râpe, et on le met dans des cannes creuses, alors ils se nomme *couscous*. Nous avons dit plus haut que l'eau du coco donne une boisson agréable : on se sert

---

(*) Cette description est devenue fausse ; les parias sont aujourd'hui passablement solides : leurs coutures sont enduites de sarangousti, et leur corroy est une galgate, (mélange d'huile et de chaux). (*Voyez* les Voyages de Grandpré).

(**) Je pense que c'est ce que nous nommons vaquois.

dans l'Inde de l'huile extraite du copra ; on n'y en connoît pas d'autre, si ce n'est celle de gingeli (*), qui lui est bien inférieure, et dont le bas peuple seul fait usage.

L'extraction du vin de palme demande quelque travail et quelque assiduité. Lorsque l'arbre pousse le rejeton fruitier, on prend le moment qui précède celui où le fruit va paroître, et l'on en coupe à peu près trois doigts de la pointe ; on fait une légère ligature près de l'incision, et l'on introduit l'extrémité du rejeton dans un vase, dans lequel il distille la séve qui auroit produit des cocos ; deux fois par jour on soutire cette liqueur ; le matin, on prend celle qui a coulé pendant la nuit, et le soir, au coucher du soleil, on retire le produit de la journée. Les hommes employés à ce travail prennent le nom de bandarins ; ils ont une calebasse à leur ceinture ; et, armés d'un couteau courbe à la main, ils grimpent au haut des plus grands arbres, dont quelques uns, sur-tout ceux qu'on nomme cajuris, sont d'une hauteur prodigieuse ; le tronc de l'arbre est couvert d'entaillures faites à dessein ; ils s'en servent comme d'une échelle

(*) L'auteur dit Gergelim ; mais dans le pays on prononce Gengeli.

au moyen de laquelle ils escaladent l'arbre avec la plus grande facilité (*).

Dans les dattiers, on fait un trou au milieu du tronc, et l'on y place une canne ou un roseau, la séve coule par cette blessure, et alors l'arbre devient stérile. Cette liqueur est douce, médicinale, et agréable ; on la nomme *sura* ; on la distille dans de grands vases, auprès du feu, comme dans un alambic ; mais on a la précaution de jeter continuellement de l'eau froide sur le vase, de peur que la liqueur ne s'enflamme ; on la nomme arack : elle a le spiritueux de l'eau-de-vie, et sa force augmente beaucoup quand on la distille une seconde fois ; elle devient alors quintessence extrêmement violente ; on fait avec l'arack d'excellent vinaigre, en y mettant une grosse pierre rougie au feu. On fait du sucre avec le sura, quand il est fraîchement sorti de l'arbre ; pour cet effet, on le fait bouillir jusqu'à coagulation ; alors le sucre est fait et bon. Voilà comme cet arbre seul pro-

(*) Cela n'est pas exact ; l'homme qui fait l'extraction du vin de palme, se sert d'un anneau de corde, dont il attache ses pieds. (*Voyez* les Voyages de Grandpré). — Les arbres n'ont point d'entaillures.

duit tout ce qu'il faut pour construire, équiper, charger, et approvisionner un vaisseau.

Tous les pays ne fournissent pas des cocos de la même grosseur ; il y en a de grands et de petits suivant la nature du climat et la qualité du sol. La côte de Malabar, située au pied des Gattes, arrosée par une multitude de rivières et de ruisseaux qui s'échappent de ces montagnes, produit des cocos d'une grosseur si démesurée, que, sur-tout celui qu'on nomme *lanhas*, et dont l'arbre croît dans les environs de Cochin, fournit assez d'eau pour désaltérer deux personnes. Après ces premiers, viennent ceux de Ceylan ; le terroir de cette île est d'une grande richesse, moins cependant que la côte de Malabar, où le coco atteint sa plus grosse dimension ; mais les meilleurs de tous ceux qu'on connoisse, sont ceux de l'Arabie heureuse ; le climat et le sol leur sont plus favorables là qu'ailleurs.

Le palmier vit long-temps ; on dit que son âge se reconnoît aux traces que les feuilles laissent sur le tronc en tombant.

A tous les services que le palmier rend aux hommes, il faut ajouter que ses branches roulées autour d'une mèche (*) forment

(*) Cette mèche est une espèce de résine.

des torches que les naturels nomment *chule*, et qu'ils allument à la pêche de nuit, ou lorsqu'ils marchent dans des pays où ils craignent les bêtes malfaisantes, que cette lumière met en fuite. Les feuilles servent à couvrir les palanquins (*), et sont impénétrables aux rayons du soleil et à la pluie; une espèce particulière de palmiers fournit une feuille nommé *olhas*, qui sert de papier, et sur laquelle les Indiens écrivent avec un poinçon de fer (**); la feuille du *cajura* séchée devient blanche, et se tresse pour faire des chapeaux préférables à ceux de paille (***); enfin, l'écorce du rejeton qui porte le fruit, étant d'une substance plus forte et plus épaisse, fait des chapeaux pour la dernière classe du peuple.

Le palmier a le tronc grêle et peu proportionné à sa hauteur; ses branches et ses fruits ne poussant qu'à la cime fixent un grand poids

(*) Ce mémoire doit être bien vieux; car il nous représente l'Inde entièrement différente de ce qu'elle est aujourd'hui. Les palanquins ne sont maintenant jamais couverts de feuilles de palmier; mais beaucoup de maisons d'Indiens, sur-tout celles des pauvres, n'ont que des branches de cet arbre pour toit.

(**) C'est le latanier.

(***) C'est encore le latanier.

dans cet endroit ; et il seroit à craindre que la violence du vent, agitant un levier aussi long, chargé comme il l'est à l'extrémité, ne le fît facilement céder à ses efforts ; mais la nature, dont toutes les vues sont admirables, a pourvu ses feuilles, ou plutôt ses branches, d'une enveloppe à peu près de la texture d'une forte et grosse toile ; affermies par ce renfort, elles bravent toutes les injures du temps sans en être incommodées.

ITINÉRAIRE.

Quiconque voudra faire le voyage d'Italie, ou d'Autriche, pourra facilement se procurer l'itinéraire des pays qu'il doit parcourir ; il ne faut pour cela qu'acheter un livret de poste ; aussi n'entrerons-nous dans aucun détail sur cette route. Nous nous bornerons à indiquer aux voyageurs qui, pour se rendre dans l'Inde, prendroient la voie de Constantinople, quel est le chemin qu'ils doivent suivre en partant de Vienne.

Itinéraire de Vienne à Constantinople.

	Postes.
De Vienne à Fissamet	2
De Fissamet à Tiessaltemburg . .	2
De Tiessaltemburg à Tarendorff.	$1\frac{1}{3}$
De Tarendorff à Wiselburg . . .	$1\frac{1}{2}$

	Postes.
De Wiselburg à Hochstrasen . .	1 ½
De Hochstrasen à Raab	1
De Raab à Geny	1
De Geny à Gomora.	2
De Gomora à Nesmülk	1
De Nesmülk à Neudorf	1
De Neudorf à Dorack	1
De Dorack à Wereswar	1 ½
De Wereswar à Bude	1 ½
De Bude à Amsabé	1 ½
De Amsabé à Ertzin	1
De Ertzin à Adon.	1
De Adon à Pontelli	1
De Pontelli à Fuldwa	1 ½
De Fuldwa à Pax	2
De Pax à Tolna.	2
De Tolna à Sechzar	1
De Sechzar à Batassech.	1 ½
De Batassech à Suttsui.	1
De Suttsui à Mohacz	1
De Mohacz à Issus	2
De Issus à Kolluth	1
De Kolluth à Samber	2
De Samber à Labscora.	1 ½
De Labscora à Carabuhcora . .	1 ½
De Carabuhcora à Glosens. . . .	2
De Glosens à Patsch	2
De Patsch à Peterwaradin . . .	2
De Peterwaradin à Beschie. . .	2

	Postes.	
De Beschie à Benochié.	2	
De Benochié à Belgrade	2	

De Belgrade à Hissargik on compte six lieues au travers d'une grande plaine. A Hissargik, il faut louer une escorte de janissaires jusqu'à Hassan ; car le pays est rempli de voleurs.

	Lieues.	
De Hissargik à Collar.	6	
De Collar à Hassan Bascia . . .	12	
De Hassan Bascia à Jagodna . .	6	
De Jagodna à Rama	6	
Il faut ici traverser un pays dangereux.		
De Rama à Nissa	12	
Tout ce pays est très-dangereux, fourré de bois, et infesté de voleurs.		
De Nissa à Schiarchioi.	12	Belles plaines et bois.
De Schiarchioi à Sophie.	12	Plaines habitées principalement par les Grecs.
De Sophie à Jutiman.	12	
De Jutiman à Tartarpossagik. . .	12	
On traverse Hissargik et Senichoi, et sans changer de chevaux ; on passe par la porte de fer que les Turcs nomment Kapider-Vent.		
De Tartarpossagik à Philèbe, ou Philippoli	12	
De Philèbe, ou Philippoli, à Ebepce	12	

	Lieues.
De Ebepce à Adrianopoli.	10
De Adrianopoli à Apsa	6
De Apsa à Baba	6
De Baba à Birgas	6
De Birgas à Ciorlu	10
De Ciorlu à Ciliurea	10
De Ciliurea à Constantinople. .	12

ROUTE de Constantinople à Hilla, par terre, et de Hilla à Bassora, en suivant le cours de l'Euphrate sur lequel on s'embarque.

A Constantinople, on traverse le Bosphore pour aller à Scutari; ce canal, qui sépare l'Europe de l'Asie, est fort étroit.

De Scutari à Jebisa, on estime	30 mil. qu'on fait en	10 h.	m.
De Jebisa à Ismid. . .	30	10	
D'Ismid à Sabanga. .	18	6	
De Sabanga à Hindak.	36	12	
De Hindak à Duschea	24	8	
De Duschea à Boli. . .	30	10	
De Boli à Jeredare. .	30	10	
De Jeredare à Bainder	21	7	
De Bainder à Serkis.	18	6	
De Serkis à Corregelar	12	4	
De Corregelar à Cara-Churin.	12	4	

Il y a 60 milles par mer depuis Constantinople.

	mil	h.	mi
De Cara-Churin à Cogisate	21	7	
De Cogisate à Tofia	27	9	
De Tofia à Hadji Hamza	27	9	
De Hadji Hamza à Asmanjike	24	8	
D'Asmanjike à Marsiwan	42	14	
De Marsiwan à Amasie	27	9	
D'Amasie à Assine	42	14	
D'Assine à Tokat	21	7	
De Tokat à Karkoun	33	11	
De Karkoun à Sivas	33	11	
De Sivas à Delectetas	30	10	
De Delectetas à Hadji Kan	27	9	
De Hadji Kan à Hassan Chilibi	21	7	
De Hassan Chilibi à un village	30	10	
Du village à Cherin	6	2	
De Cherin à Medan	30	10	
De Medan à Karpout	30	10	
De Karpout à un village en Quenk	12	4	
Du village en Quenk à Medan	30	10	
De Medan à Argena	18	6	

	mil.	h.	m.
D'Argena à DIARBEKIR	42	14	
De Diarbekir à Mardin	54	18	
De Mardin à Arin	6	2	
D'Arin à Nisibin	30	10	
De Nisibin au camp Arabe	30	10	
Du camp Arabe à JESSIRA	27	9	
De Jessira à une rivière	21	7	
De la rivière à Assi	9	3	
D'Assi à Terstoff	30	10	
De Terstoff à MOSUL	15	5	
De Mosul à Karakoush	18	6	
De Karakoush à Hasir, rivière	6	2	
De Hasir, rivière, à Killick et Zarp, rivière	6	2	
De Killick et Zarp, rivière, à Ankava	21	7	
D'Ankava à Evril	3	1	
D'Evril à Alton Kuffrie	30	10	
D'Alton Kuffrie à Kircook	24	8	

De

	mil.	h.	m.	
De Kircook à Tepelli	18	6		
De Tepelli à Taouk .	9	3		
De Taouk à Touscourmartie.	21	7		
De Touscourmartie à Kuffri	24	8		
De Kuffri à Karatapa	21	7		
De Karatapa à la rivière Narin.	15	5		
De la rivière Narin à Kuscadawrie.....	9	3		montagnes
De Kuscadawrie à Delyabbas	6	2		montagnes.
De Delyabbas à Yankyga............	42	14		
D'Yankyga à Bagdad.	21	7		Sur le Tigre.
De Bagdad à Azad...	3	4	20	De Bagdad à Hilla la route est au travers de la partie étroite de la Mésopotamie, qui sépare le Tigre de l'Euphrate.
D'Azad à Beranoss..	6	2		
De Beranoss à Scandera.	7	2	20	
De Scandera à Mahavil............	12	4		
De Mahavil à Hilla.	12	4		Sur l'Euphrate.
	1,400 mil.	466 h.	40 m.	

De Hilla à Khuscusea...	38 mil.
De Khuscusea à Dewani.	30
De Dewani à Lemloun..	27

De Lemloun à Sebay....	30 mil.	Tout ce chemin se fait sur les bords de l'Euphrate.
De Sebay à Semeva....	30	
De Semeva à Arja......	95	
D'Arja à Corna........	100	
De Corna à Bassora....	65	
	415 mil.	

De Constantinople à Mosul, en suivant le cours de l'Euphrate.....	1,056 milles
De Mosul à Bagdad..............	294

RÉCAPITULATION.

De Constantinople à Bagdad......	1,350
De Bagdad à Hilla..............	50
De Hilla à Bassora..............	415
Total de Constantinople à Bassora.	1,815

ESTIMATION de la route du major Taylor au travers du grand désert, depuis Alexandrette, aujourd'hui Scandaron, en 1790.

	heur.	min.	mill.	huit.
D'Alexandrette à Beilan...	3	30	10	2
De Beilan à Antioche....	9	»	22	4
D'Antioche à Salkind....	8	»	20	»
De Salkind à Mark Masserine.	7	30	20	2
De Mark Masserine à Alep, jusqu'en dehors de la porte du SE...........	12	»	29	4
D'Alep à Sheik Abdulla ..	9	»	22	4
De Sheik Abdulla à Zebel ..	11	30	30	2
De Zebel à Zirgah.....	6	50	17	6

	heur.	min.	mill.	huit.
De Zirgah à une halte sur le désert	3	»	7	6
De la halte sur le désert à une seconde place nommée Zirgah	7	30	20	20
De Zirgah à Tinyatyre	12	»	30	»
De Tinyatyre à Coma	9	»	22	4
De Coma à Lachadamie	9	»	22	4
De Lachadamie à Lachadier, ou Alhadrat-ul-muy	8	33	22	6
De Lachadier à Jup-ul-Ghunnam	11	30	30	2
De Jup-ul-Ghunnam à une halte sur le désert	8	»	20	»
De la halte sur le désert à Manié	9	»	22	4
De Manié à Gour Alaslaf	10	»	27	4
De Gour Alaslaf à Sheik-Abujamus	9	»	22	4
De Sheik-Abujamus à Auglat-ul-Horraun	10	»	25	»
D'Auglat-ul-Horraun à un ravin sur le désert	7	»	17	4
Du ravin à Cubessa	2	30	7	6
De Cubessa à Mohammedy	6	30	17	6
De Mohammedy à ul-Burdaun	7	50	22	5
De ul-Burdaun à une halte sur le désert	2	25	7	6
De la halte sur le désert à Shittat,	6	55	20	1

	heur.	min.	mill.	huit.
De Shittat à Auchally	1	25	6	4
D'Auchally à Shittat	5	30	15	2
De Shittat à Ulackader ou Ul-Kayder	4	30	12	6
D'Ulackader à une halte sur le désert	4	30	12	6
De cette halte à une autre	3	»	7	4
De la halte à Wader a Hami.				
De Wader a Hami à Mesched Aly	7	30	20	2
De Mescheh Aly à Anaseyd.				
D'Anaseyd à Alataly	10	10	25	2
D'Alataly à Eyn-ul-Gyan	3	15	8	»
D'Eyn-ul-Gyan à une halte sur le désert	6	30	17	6
De la halte sur le désert à Bellmarice	10	»	25	»
De Bellmarice aux plaines et ville de Semava	9	40	26	3
De Semava à Oal-Hunta	6	»	15	»
D'Oal-Hunta à Tahir	3	30	10	2
De Tahir à Eben Aly	4	»	10	»
D'Eben Aly à Shicarah	2	40	8	7
De Shicarah à Shoogal-Shugh	11	»	27	4
De Shoogal-Shugh à Dachauly	4	30	12	6
De Dachauly à Legatta	9	»	22	4
De Legatta à Quebda	13	»	32	4
De Quebda à Zebir	14	50	40	1

	heur.	min.	mill.	huit.
De Zebir à Bassora.	3	»	7	4
	344	33	903	3

Les distances énoncées dans ce tableau sont estimées sur le temps que j'ai mis à les parcourir, expérience que j'ai plusieurs fois essayée, et toujours trouvée juste. J'ai observé qu'un chameau, chargé pour la route, fait quarante pas dans une minute, et j'ai trouvé que chacun de ces pas mesuroit cinq pieds six pouces, ce qui fait la proportion suivante : si je parcours cinq pieds six pouces dans la quarantième partie d'une minute, combien dans soixante minutes? Le troisième terme est de treize mille deux cents pieds, ou deux milles et demi. Dans tous les pays de plaine, où l'on se sert de chameaux, on peut mettre en usage avec succès cette méthode d'estimer les distances; elle est passablement juste, facile, prompte, et commode; elle donne des résultats à peu près semblables à ceux du major Rennel. Cet officier a porté toute son attention sur la vitesse des chameaux en voyage; il a lu devant la Société Royale de Londres (1) un mémoire, dans lequel il estime que cette vitesse est un peu moins de deux milles et demi par heure. Le dromadaire, dit-il, peut parcourir seul jusqu'à cinquante milles par jour; c'est beaucoup plus que le chameau ne peut faire.

(*) Le 17 mars 1791.

APPENDIX. *O.*

Voyez toute la page 110, *tome II.*

On n'entend pas toujours ce que veut dire un, écrivain en parlant du petit désert : on croiroit d'abord que ce seroit un pays désert d'une moindre étendue que le grand désert, dont il seroit séparé par un intervalle fertile, ou du moins susceptible de le devenir ; ce n'est point cela : on nomme cette route petit désert parce que l'on abrège une grande partie de la marche, en s'embarquant sur l'Euphrate, ou sur le Tigre ; on devroit peut-être dire le petit trajet dans le désert, mais l'habitude a voulu que le premier nom soit resté en usage.

On peut prendre la route du petit désert par deux chemins : tous les deux sont pareils ; la seule différence consiste à s'embarquer un peu plus haut, ou un peu plus bas, sur un des deux fleuves.

Première route.

D'Alep on se rend à Birorfa, et à Diarbekir ;

à cet endroit on s'embarque sur le Tigre, dont le cours baigne les villes de Mosul, de Bagdad, et de Bassora. On compte par terre cent quatre-vingts milles d'Alep à Diarbekir, et de cette place à Bassora six cent soixante par la rivière.

Deuxième route.

D'Alep on se rend à Anna, ou Hilla, sur l'Euphrate; là, on s'embarque pour Bassora, ou, si l'on préfère, on traverse la Mésopotamie jusqu'à Bagdad, d'où l'on descend le Tigre jusqu'à Bassora. On compte cinquante milles de Hilla jusqu'à Bagdad; j'en estime trois cent quatre-vingt-dix d'Alep jusqu'à Bagdad; Bassora est éloigné de Hilla de quatre cent quinze milles par l'Euphrate, et de deux cent soixante de Bagdad par le Tigre.

Troisième route.

Le docteur Howel a beaucoup recommandé dernièrement de prendre la voie de Vienne, Constantinople, l'Asie mineure, et la Mésopotamie, jusqu'à Bassora.

Voici comme il s'exprime :

« La personne qui veut entreprendre cette « route doit être capable de supporter la fa-

» tigue. On ne portera avec soi que le strict
» nécessaire, et sur-tout il faut pendant
» quelque temps adopter l'habit, les mœurs
» et les coutumes des Turcs ». J'avoue que
» cette manière de voyager n'est pas agréable :
» aussi j'imagine bien qu'on n'en fera point usage
» sans une grande nécessité ; mais si on s'y dé-
» termine on en retirera des avantages considé-
» rables. Les provisions coûteront très-bon mar-
» ché, on n'aura jamais la peine d'attendre une
» caravane, ou une escorte. Si on n'a aucun ba-
» gage, on ne sera jamais retenu aux douanes,
» ni aux péages sur la route ; on ne sera point
» un objet de convoitise pour les sous-employés,
» et l'on n'offrira aucun appât aux voleurs qui,
» dans ce pays, se rendent rarement coupables
» de violence, sans espoir d'un riche butin.

» Le pays, depuis Constantinople jusqu'à Bas-
» sora, offre une grande variété d'observations à
» celui qui veut en faire, sur les productions, le
» climat, les mœurs et les usages des habitans.
» La beauté du paysage occupe agréablement,
» et charme l'ennui du chemin ; enfin, on trouve
» dans ce trajet abondamment de l'eau, article
» essentiel dont on est sujet à manquer au milieu
» des caravanes qui traversent le désert ».

Animé du désir de donner tous les renseigne-

mens possibles aux personnes qui seroient dans le cas d'entreprendre ce voyage en retour de l'Inde, je vais puiser dans les meilleures sources, et rassembler ici, sous la caution des meilleures autorités, tout ce que l'on a écrit sur ce sujet. De pareils détails ont l'avantage d'être tout à la fois instructifs et amusans.

PREMIÈRE ROUTE.

Instructions pour traverser le petit désert depuis Bassora, en venant de l'est, et en remontant le Tigre, par Bagdad, Mosul, Orfa, et Alep.

Arrivé à Bassora, on a le choix de faire la route avec économie ou à grands frais : cela dépend absolument du voyageur; mais il y a des choses indispensables dont un Européen doit se pourvoir pour se rendre d'une grande ville à une autre; l'on n'oubliera pas sur-tout une tente et des ustensiles de cuisine; quant à l'habillement, il suffira qu'on ait le turban et la robe du pays; c'est une précaution qu'il convient de prendre pour n'être pas exposé aux avanies des enfans qui se plaisent à insulter un chapeau; mais on n'a que des respects à attendre des hommes faits, sur-tout si l'on est porteur d'un passe-port du pacha. Avant de partir de l'Inde,

on fera bien de se pourvoir d'un fusil, d'une paire de pistolets, et d'un sabre, pour se défendre des voleurs si l'on a le malheur d'en rencontrer ; ils ont en général la plus haute opinion du courage des Européens, et s'ils dévalisent si souvent les passans, je suis convaincu qu'ils ne doivent leurs succès qu'au peu de bravoure de ceux qu'ils attaquent ; au surplus les marchands exagèrent toujours beaucoup les dangers du voyage, et les domestiques chrétiens, que l'on peut avoir dans le pays, sont de fieffés poltrons.

Il est prudent de se munir d'une caisse de médicamens, et, dans le cas où l'on n'en ait pas besoin pour soi, on trouve fréquemment les occasions de rendre service aux naturels ; car ils ont l'idée la plus avantageuse des talens des Européens en médecine ; mais il ne faut pas que cette caisse soit considérable, car il convient de ne s'embarrasser de bagage que le moins possible, afin de voyager avec plus de diligence, faire moins de dépense, et avoir moins d'inquiétude.

On trouve à Bassora des domestiques qui parlent turc, arabe, le mauvais portugais de l'Inde, et la langue franque de la Méditerranée ; l'acquisition d'un homme pareil est extrêmement avantageuse pendant la route, et son salaire ne

s'élève pas au dessus de la modique somme de soixante roupies pour tout le voyage.

La meilleure saison, pour partir de Bassora, est pendant tout le mois de janvier, parce que le Tigre et l'Euphrate sont alors bien moins rapides, car leurs grandes eaux proviennent plutôt de la fonte des neiges que des pluies. Sur la fin de l'hiver on n'éprouvera point ces chaleurs brûlantes, si funestes aux Européens pendant l'été. Si l'on craint de traverser seul le désert, c'est en janvier que les caravanes voyagent, et l'on peut facilement en trouver une sur son départ. A ces avantages le mois de janvier en réunit encore d'autres, il est vraisemblable que, pendant cette saison, on trouvera des vaisseaux d'Europe à Scandaron ou à Lataquie ; la traversée sur la Méditerranée sera courte, et enfin on ne sera soumis qu'à une très-petite quarantaine ; car il y a cent contre un à parier qu'on partira du Levant avec une lettre de bonne santé.

A Bassora on frête un bateau qui remonte à Bagdad en quinze jours; on mouille tous les soirs, et l'on couche à terre ; ce qu'il y a de remarquable dans un pareil usage, c'est la routine des bateliers qui ne manquent jamais à s'y conformer, quelque favorable que soit le vent. Les bateaux sont recouverts pour mettre

les passagers à l'abri ; toute la partie de derrière est occupée par les cuisines, ce qui paroît d'autant plus étonnant aux Européens, que c'est au contraire la partie affectée aux officiers dans les vaisseaux d'Europe ; au surplus, il convient de se pourvoir de provisions pour le trajet, si l'on excepte cependant des poules, et des moutons : on en trouve par-tout. Ces embarcations font usage de leurs voiles quand le vent est bien favorable ; mais leur manière la plus ordinaire de naviguer est à la remorque, et rien n'est plus ennuyeux.

En arrivant à Bagdad, on a le choix de prendre des chevaux pour Alep, ou de suivre une caravane. Si l'on prend le dernier parti, il est d'usage de faire la route sur un chameau ; mais le mouvement de cet animal est très-fatigant. On est plus commodément dans un mohaffa, espèce de pannier dans lequel on est à l'abri ; chaque animal en porte deux ; on se place dans un, et l'on met ses bagages dans l'autre pour faire contre-poids, à moins cependant qu'on n'ait un compagnon ; dans ce cas, on peut soulager un peu l'ennui d'une pareille voiture, en causant avec lui, pourvu cependant qu'on puisse l'entendre, c'est-à-dire que les deux personnes parlent la même langue.

Lorsqu'on peut supporter la fatigue du *man-*

sel, c'est-à dire de la poste, on arrive bien plus tôt à Alep, mais dans tous les cas on peut louer des chevaux à Bagdad, et suivre une caravane. Le Résident européen, à Bassora, peut facilement obtenir du pacha de Bagdad la permission de voyager en poste ; cette permission s'accorde en vertu du mansel. Ce mansel est un ordre du Grand-Seigneur, par lequel les pachas sont autorisés à prêter gratis, à certains voyageurs, les chevaux destinés à porter les dépêches du Gouvernement ; cette manière réunit la célérité et l'économie.

Quand on s'embarque sur le Tigre, il faut donc emporter avec soi toutes les provisions qu'on ne peut se procurer dans les villages où l'on s'arrête, et ne pas oublier un passe-port du pacha de Bagdad.

La première place un peu considérable que l'on rencontre en remontant, se nomme Corna ; elle est au confluent de l'Euphrate et du Tigre, à peu près quarante milles au dessus de Bassora ; le flot se fait sentir jusqu'à cet endroit, et l'on y trouve toute espèce de provisions. Le Gouvernement y entretient une assez bonne garnison, et une flottille de galères destinées à maintenir le bon ordre, et à protéger le commerce sur la rivière. La ville est défendue par trois

châteaux ; le premier est placé sur une projection de terre en forme de pointe, le second est bâti du coté de la Chaldée, et l'autre du côté de l'Arabie. On se rend de Bassora à Corna en douze ou quatorze heures, avec bon temps et la marée montante.

Au dessus de Corna on rencontre les places suivantes :

Gazar.
Mazar.
Mansoury, grande ville.
Satarat, avec un fort de briques cuites.
Amarat, avec un fort pareil.
Bagdad, résidence du pacha.

Les ruines de Ctésiphon, qu'on nomme aujourd'hui Kessera, réclament une visite du voyageur ; elles sont un peu éloignées de Bagdad, et leur circonférence est de trois milles ; ces murailles, en débris, attestent encore l'ancienne puissance de la place ; elles sont construites de briques cuites au feu, et d'une grandeur étonnante ; ce sont des blocs de dix pieds carrés, sur trois pieds d'épaisseur ; la largeur des murs est telle, que six voitures pourroient y rouler de front. Quand on compare de pareils ouvrages aux édifices de nos jours, on est saisi d'étonne-

ment et d'admiration; et l'on est encore à comprendre comment et pourquoi l'antiquité put enfanter de pareilles merveilles.

De Bagdad, on se rend à Thourkat, ou Karkut en huit jours, et de Karkut on arrive à Mosul en quatre jours; une personne délicate fera bien de se pourvoir de vivres à Bagdad, car le pain ou le riz qu'on trouve sur la route ne sont pas aussi blancs qu'on pourroit le désirer; il vaut encore mieux prendre à Bassora du pain pour tout le voyage, car c'est le meilleur qu'on puisse trouver dans tout le pays; quant au beurre, il ne faut pas espérer d'en voir entre Bassora et Alep. On trouve sur toute cette route des villages où l'on peut loger; mais les appartemens sont absolument nuds; il ne faut pas s'attendre à y trouver autre chose que les quatre murailles; au surplus, on n'a rien à craindre des habitans : on n'y éprouve ni vexations, ni même d'incivilités.

Karkut est une place forte; il est d'usage d'y passer un ou deux jours pour y remplir ses paniers, c'est-à-dire qu'on y fait des provisions fraîches, au moins pour quatre jours, temps nécessaire pour se rendre à Mosul; mais il n'y a point de vin, et il convient d'en prendre à Bassora pour un mois ou plus; on peut, avant

d'arriver à Karkut, renouveler ses provisions à Bagdad; mais à Mosul, il faut en prendre pour six jours, jusqu'à Mardin ou Cajenisar; dans cette dernière place, on en prend pour jusqu'à Orfa, voyage de six ou huit jours: d'Orfa on se rend à Alep, en cinq jours, et parmi les Chrétiens de ces différens endroits il est possible de trouver du vin et de l'eau-de-vie.

Si l'on est détenu en quelque endroit, il est vraisemblable que ce sera à Mosul, parce qu'il faut y attendre une caravane, ou perdre un peu de temps à rassembler une escorte que l'on paie sur le pied de quatre roupies par homme. Les gens du pays cherchent toujours à effrayer les voyageurs, et à leur persuader qu'on ne peut se risquer dans le désert sans une garde de vingt ou trente hommes; pour moi, je suis persuadé que le danger n'est pas aussi grand, et que les voleurs ne sont pas si redoutables. Quoi qu'il en soit, il part des caravanes de Mosul tous les dix ou quatorze jours, excepté dans le fond de l'hiver; elles prennent des escortes qui sont payées par le bashi de la caravane, et cet homme se fait rembourser par les voyageurs, au prorata des effets qu'ils portent avec eux, ou des animaux qu'ils conduisent. D'après cette répartition, si l'on fait route avec économie,

économie, sans dehors qui annoncent l'opulence, on entre pour bien peu dans la cotisation; cependant, il faut observer qu'on a généralement l'idée la plus avantageuse des richesses des Européens, et que cette présomption les exposeroit à payer infiniment plus cher que les gens du pays, s'ils n'étoient alertes à défendre leurs intérêts.

On se rend ordinairement de Mosul à Mardin en huit jours, et de Mardin à Orfa dans sept; les six premiers jours de ce trajet se font au travers d'un désert presque inhabité; en conséquence, on fait bonne ou mauvaise chère suivant qu'on porte de bonnes ou de mauvaises provisions. Trois jours après avoir quitté les bords du Tigre, on ne trouve plus que de l'eau saumâtre, circonstance qui force à en prendre de bonne pendant qu'il en est encore temps. Les serviteurs sont souvent négligens; ils boivent ou répandent l'eau potable, et remplissent ensuite les outres avec de mauvaise eau qui donne aux Européens des flux violens et opiniâtres; cependant les gens de la caravane, et généralement tous ceux qui en ont l'habitude, boivent cette eau sans en ressentir de mauvais effets. Un des plus grands inconvéniens de ce voyage, c'est d'avoir de mauvais domestiques; mais quand on est assez heureux pour en avoir de bons, ils

contribuent beaucoup à la douceur et à l'agrément de la route. La caravane fait halte à Nisibin, ville voisine de Mosul; elle y subit la visite des officiers de la douane : cependant, un particulier qui ne porte que ses effets n'est point obligé de s'arrêter, et peut se rendre sans délai à Cajenisar ou Cojasar, ville située à une journée et demie de chemin plus loin.

Mardin est une grande ville, éloignée de quatre ou cinq milles de la route; elle vaut la peine qu'on se détourne pour la voir; d'ailleurs on y trouve d'assez bon vin, dont on peut se munir pour se rendre jusqu'à Orfa; et il s'y rassemble assez de voyageurs pour qu'on puisse y former une caravane, si l'on étoit dans le cas d'en avoir besoin.

Le nom de Cojasar rappelle à mon souvenir *le carach*, espèce de capitation que le Grand Seigneur impose sur les Chrétiens, et sur les Juifs ses sujets; cette taxe est de cinq crusades et deux tiers par tête : les collecteurs sont des hommes extrêmement impertinens, qui, sous le prétexte du carach, molestent souvent les Européens, dans l'espoir d'en arracher quelque argent. Ils n'en ont certainement aucun droit; mais comme Cojasar est une petite ville, où il n'y a point d'officier supérieur, on ne peut

en appeler à l'autorité; et les subalternes, sous le nom de la taxe ou des coutumes, se rendent coupables d'autant d'exactions qu'ils le peuvent: il n'y a pas moyen de se soustraire à cette oppression dans les petites villes; mais dans les endroits plus considérables, on n'éprouve qu'hospitalité et civilité. Je conseillerois donc de prendre un peu les apparences d'un homme de considération quand on passe dans une petite ville, afin de s'y faire respecter davantage. De Mardin à Orfa, le chemin est quelquefois infesté de voleurs, par la faute du Pacha, qui néglige d'y maintenir le bon ordre; mais cependant, le danger est plus imaginaire que réel: les voleurs sont moins à craindre que les fripons au milieu desquels on vit, et qui sont extrêmement adroits à dérober: les bandits ne sont eux-mêmes que de mauvais pillards; ils fondent avec impétuosité sur les traîneurs des caravanes, s'emparent sans choix de tout ce qui leur tombe sous la main, et se livrent à l'agilité de leurs chevaux qui les font disparoître en un clin d'œil; jamais ils n'oseroient aborder une troupe qui leur feroit face, et si les marchands qui composent les caravanes avoient une étincelle de courage, ils repousseroient toujours facilement des ennemis aussi foibles et aussi méprisables.

Lorsque les grandes pluies ont fait gonfler le

fleuve, cette route n'est pas praticable; on est obligé d'attendre quatre ou cinq jours pour donner aux eaux le temps de s'écouler.

A Mosul, on prend des chevaux pour aller à Orfa; en conséquence, il en faut louer de nouveaux pour se rendre à Alep. Cette méthode est meilleure que de les prendre tout de suite pour tout le voyage; il arrive souvent qu'on fait marché avec les *catarchs* de la caravane que l'on suit; alors on est obligé de se conformer à leur pas, sans pouvoir marcher plus vite ou plus lentement, et en supposant qu'on eût fait des conditions différentes, on n'en seroit pas moins forcé de faire halte deux ou trois jours dans les grandes villes pour raffraîchir les chevaux. Dans tous les cas, il est à propos de faire avec le catarch un marché par écrit, sur-tout si l'on prend ses chevaux pour tout le voyage, et l'on y spécifiera bien clairement qu'on se réserve le droit de résilier le marché, et de se pourvoir avec d'autres s'il s'amuse en chemin, ou s'il fournit des animaux incapables de faire la route; dans ce cas, il doit être expliqué qu'il prendra une partie du prix convenu. Si l'on avoit à se plaindre de sa négligence, ou s'il se rendoit réfractaire à ses engagemens, les principaux marchands de la caravane réprimeroient cet abus, et les magistrats des grandes villes

s'empresseroient de faire justice du coupable. Ces magistrats s'attendent à un présent; et si l'on passe pour homme de conséquence, on en est quitte pour une bagatelle, car il faut bien peu de chose pour corrompre un homme en place, parmi les Turcs; il suffit même quelquefois de les menacer pour les tenir en respect.

Lorsqu'on charge un chameau, il faut mettre le lit dessous le bagage, et le domestique monte sur le tout; un porte-manteau est gênant, et perd de l'arimage; il vaut mieux porter ses effets dans de grands sacs faits exprès. Depuis Orfa jusqu'à Alep, on couche tous les soirs dans des villages, comme entre Bagdad et Mosul; et quand on cherche publiquement des compagnons de voyage, il est rare qu'on en manque d'une de ces places à l'autre.

Si, lorsqu'on arrive à Alep, on est pressé de repartir, on peut ne pas perdre de temps; car s'il n'y a point de vaisseau prêt à appareiller d'Alexandrette pour Chypre, on peut descendre jusqu'à Lataquie, où l'on trouve continuellement des embarcations pour cette île; et quand on y est rendu, il est bien rare qu'il se passe une semaine sans qu'il y ait quelque vaisseau faisant voile pour un port du continent d'Europe.

SECONDE ROUTE.

Instructions pour traverser le petit désert, en remontant l'Euphrate, depuis Bassora jusqu'à Hilla, ou par Bagdad, Anna, et Alep.

L'Euphrate étant bien moins rapide que le Tigre, cette route est peut-être préférable à la première. Hilla est située sur la rive de l'O de l'Euphrate; on suppose que cette ville est bâtie sur l'emplacement de l'ancienne Babylone: de Bassora on peut s'y rendre en douze jours; mais les bateaux du pays en mettent ordinairement quinze ou vingt pour faire ce trajet. Là, on traverse l'Euphrate, sur un pont de bateaux, et en moins de deux jours de marche on arrive à Bagdad, en passant par les places suivantes.

De Hilla à Machavil	12 milles.
De Machavil à Scandera . .	12.
De Scandera à Biranoss . . .	7.
De Biranoss à Azad	4.
D'Azad à Bagdad, en traversant le Tigre	13.
	48 milles.

De Hilla à Bagdad, on demande quelquefois quatre ou cinq piastres par cheval; mais on ne doit pas en donner plus de deux. On peut se reposer toutes les nuits dans des caravanserais, et pendant tout ce trajet, on marche sur un sol stérile et desséché; l'eau y est mauvaise.

En partant de Bagdad, on traverse encore le Tigre, pour se rendre à Anna, où l'on passe l'Euphrate, et on traverse le désert jusqu'à Alep. Le seul village que l'on rencontre sur ce chemin, c'est celui de Cubessa; on y trouve de la volaille, du mouton, du chevreau, et des dattes. En conséquence un voyageur qui prend cette route doit se pourvoir de vivres pour soixante-dix jours, tant pour lui que pour ses domestiques, et sur-tout il n'oubliera pas de bonne eau; on n'en trouve souvent que de saumâtre pendant plusieurs jours, et quelquefois on marche trois jours sans en rencontrer une goutte, si ce n'est immédiatement après les pluies. Un chameau porte l'eau nécessaire pour son maître et un domestique; le loyer de ce chameau est de trente cinq roupies, sans compter les frais relatifs à l'eau; on prend soixante roupies par cheval nu, depuis Bagdad jusqu'à Alep; le voyageur est obligé d'avoir ses équipages. Toutes les autres instructions que nous pourrions donner se trouvent comprises dans celle de la pre-

mière route : nous nous y référons ; elle est aussi complète que puisse le permettre la nature d'un pareil sujet.

TROISIÈME ROUTE.

Instructions pour le voyage de retour, de l'Inde en Europe, passant au travers de la Natolie, et par Constantinople.

Extrait du Journal du Docteur HOWEL.

Le voyageur qui veut prendre cette route ; doit se trouver à Bassora avant la fin de mars, afin d'éviter les chaleurs dangereuses de l'été, et de passer les hautes montagnes de la Natolie dans une saison convenable. Les mois les plus convenables pour entrer dans le golfe Persique, sont décembre, janvier, et février ; et si l'on va directement de l'Inde à Bassora, on peut faire cette traversée dans un mois : mais en touchant à Mascatte, il faut compter sur quarante jours. La meilleure manière de faire cette traversée est de fréter un vaisseau, et de le charger de riz, que l'on peut vendre à Bassora. On évitera par là tous les désagrémens que l'on éprouve en changeant plusieurs fois de vaisseau, et sur-tout lorsqu'on est forcé de s'embarquer sur les bâtimens du pays.

A Bassora, on fera des provisions, et l'on frètera un bateau léger, armé de sept Arabes, qui conduiront le voyageur à Hilla dans sept ou huit jours. Le docteur Howel n'a pu faire ce voyage qu'en seize jours; il dut son retard à la grandeur de son bateau qui tiroit trop d'eau, et qui échoua plusieurs fois, non seulement parce qu'il étoit trop lourd, mais encore parce qu'on l'avoit chargé de dattes. Il faut donc avoir bien attention, en faisant son marché, de stipuler que le bateau soit petit, léger, et qu'il ne soit chargé d'aucune espèce de marchandises ou bagage étranger. Indépendamment de la célérité du trajet, cette précaution aura l'avantage de faire éviter tous les délais, toutes les vexations que font éprouver les officiers des douanes; et le voyageur, moins entouré de signes d'opulence, tentera moins la cupidité des Arabes qui habitent les bords du fleuve, et sera moins exposé à leurs attaques.

En arrivant à Hilla muni d'une lettre de recommandation du Résident européen à Bassora, on obtiendra facilement du gouverneur des chevaux pour Bagdad, où l'on se rendra dans un jour si l'on est passablement monté, ou si l'on a des relais sur la route.

A Bagdad, on se débarrassera de tout le ba-

gage superflu, et l'on ne gardera que le strict nécessaire dont la note est ci-jointe : encore doit-on avoir attention de renfermer tout ce qui n'est pas d'un usage immédiat dans un sac de cuir de Turquie, qu'on peut acheter à Bagdad. Ce sac est plus commode, plus facile à remplir, et s'attache sur la selle d'un cheval mieux qu'un porte-manteau, et dans un besoin trop il peut servir d'oreiller.

Etat des effets nécessaires.

Un gilet et une veste à la turque ; la robe est longue et gênante en voyage.

Des pantalons turcs, mais plus étroits que d'usage. On les portera sur un pantalon de laine, car une des précautions les plus indispensables pour la santé, c'est d'éviter le froid.

Un bon manteau doublé de laine; mais on évitera de le border en vert ou en rouge, car ces couleurs étoient les favorites de Mahomet, et les Turcs n'aiment pas à voir les Chrétiens s'en revêtir.

Six chemises.

Deux ou trois paires de bas.

Une paire de culottes, une veste, un habit de drap léger.

Une paire de souliers, et les boucles.

Une veste chaude, de laine épaisse, pour affronter le froid des montagnes.

Un peu de thé, de sucre, et de café.

Une tasse du Japon, c'est ce qu'on nomme *mocque*; elle est élastique, et se porte dans la poche.

Une petite théière d'étain.

Une petite bouilloire d'étain à manche mobile, pour chauffer de l'eau.

Deux ceintures ou shalls longs, l'une pour ceindre le corps, l'autre pour ceindre la tête ou le cou alternativement, dans le froid comme dans le chaud.

Un bonnet turc.

Une bonne paire de pistolets d'arçon.

Une petite paire de pistolets de poche, et que l'on porte sur la poitrine.

Un sabre.

Une paire de bottes à la turque.

Une selle et une bride à la turque. Les équipages anglois excitent trop l'attention du peuple, et d'ailleurs les gens du pays ne savent pas les ajuster.

Si l'on trouvoit cette liste trop considérable, on pourroit la réduire comme on le jugeroit à propos, et cela n'en seroit que mieux; car si jamais on a couru quelque risque réel dans ce voyage, c'est lorsque, par un trop grand luxe, on excite chez les Arabes l'espoir d'un pillage considérable.

La prudence veut que tous les marchés, tous les engagemens passés avec les bateliers, les Tartares, etc., soient couchés par écrit et conçus de la manière la plus précise, pour éviter toutes discussions, demandes de présens, droits de douane, et autres exactions arbitraires : elle prescrit aussi de ne paroître ni riche ni pauvre, afin de n'éprouver ni extorsion ni mépris (1).

(*) Si le voyageur a la foiblesse d'accorder une fois quelque présent aux sollicitations des habitans, le bruit de sa libéralité voyagera devant lui, et se répandra sur sa route jusqu'à Constantinople, cette réputation augmentera considérablement sa dépense; à moins qu'il ne soit déterminé à se soumettre à chaque instant aux importunités. Il convient aussi, pour prévenir tous les accidens, d'avoir sur soi une certaine somme en sequins de Venise; c'est la monnoie la plus connue dans tout ce voyage; mais il seroit de la plus haute imprudence de laisser voir à qui que ce soit qu'on est porteur de quelque argent, si ce n'est dans le cas de la plus extrême nécessité.

Je ne puis trop m'appesantir sur la nécessité d'empêcher le Tartare, sous la conduite duquel on se met, de prendre pour son compte aucune marchandise pour Constantinople; car, dans ce cas, on doit s'attendre à manquer souvent des chevaux nécessaires sur la route, et fréquemment on perd un temps précieux à réunir une escorte suffisante pour franchir quelques passages dangereux.

A Bassora, on peut se procurer un domestique parlant ou français ou italien; cet homme sert d'interprète sur la route, et, sans autre embarras que les effets dont j'ai donné la note, on se rendra à Constantinople en douze ou seize jours.

Les courriers tartares s'arrêtent tous les soirs à des maisons qu'on nomme *cornacs*; ce sont des espèces d'auberges, ou si l'on veut des relais de postes. On y fournit des matelas et des oreillers, mais point de couvertures; c'est alors qu'on trouve occasion de faire usage du manteau que j'ai recommandé de porter avec soi : le jour on le met en travers sur la selle, en guise de coussin. C'est la manière dont les Tartares en agissent pour ne pas s'écorcher.

Il n'est pas inutile de recommander de fréquentes ablutions, soit froides, soit chaudes,

et cela pour empêcher la peau de se gercer, chose infiniment douloureuse dans une route aussi longue. Il y a des bains chauds dans presque toutes les villes de Turquie, mais quelque agréables qu'ils puissent paroître aux voyageurs fatigués, je conseille d'en user avec la plus grande modération, car il est des constitutions auxquelles ils ne conviendroient pas, et l'on ne sauroit agir avec trop de prudence pour tout ce qui concerne la sanité, dans un pays où l'on ne peut, en cas d'indisposition, trouver ni remèdes ni médecins.

Trois ou quatre personnes peuvent faire marché pour aller de Bagdad à Constantinople; il doit leur en coûter douze cents piastres en tout, tant pour les chevaux que pour les vivres, et toutes les autres dépenses relatives au voyage. C'est sans contredit le meilleur moyen qu'on puisse employer pour éviter les surcharges, les faux frais, et les vexations de toute espèce auxquels on est ordinairement exposé.

La bonne eau, le café, et le pain, sont trois articles de première nécessité pour un voyageur. Je joins ici quelques détails sur la manière de s'en procurer, et sur-tout de les améliorer.

Filtrer l'eau par ascension.

On fait deux puits de la profondeur qu'on

juge à propos, de cinq à dix pieds plus ou moins; ils doivent être peu éloignés l'un de l'autre, et se communiquer par un petit canal pratiqué dans le fond; celui qui doit recevoir l'eau sera plus élevé que celui dans lequel elle doit monter; plus la différence en hauteur sera grande, plus la filtration sera rapide, mais elle se fera mieux si cette différence est petite. On enduit les deux puits de terre glaise ou de tout autre corps impénétrable à l'eau : cela fait, on les remplit de sable et de gravier, mais on observera que celui dans lequel on verse l'eau peut être tout plein, et que celui dans lequel se fait l'ascension ne doit pas l'être autant, afin qu'il reste un intervalle au dessous du bord, où l'eau filtrée puisse rester pour y être puisée. L'eau se clarifiera en se précipitant au travers du sable qui remplit le premier puits, et les sédimens qu'elle auroit entraînés avec elle s'en détacheront lors de son ascension dans le second puits. Cette opération peut se faire avec deux bariques, deux jars, enfin avec deux vases quelconques; il suffit d'un tuyau qui communique de l'un à l'autre par le fond.

Manière de faire le café à la turque.

Pour que le café soit bon, il faut le moudre ou le piler dans un mortier de fer avec un pilon

très-pesant. De quelque manière qu'on s'y prenne, on fera toujours en sorte qu'il soit réduit en poudre impalpable. On met d'abord le café en poudre et sans eau dans la cafetière, que l'on place sur un feu lent ou sur des cendres chaudes jusqu'à ce qu'il soit assez chaud pour exhaler son parfum : on a, pendant ce temps, l'attention de le remuer souvent : dès qu'il est assez chaud on y verse de l'eau bouillante, ou de préférence du marc clarifié ou déposé, c'est-à-dire le fond de la cafetière où l'on a fait la dernière infusion. On le tient sur le feu jusqu'à ce qu'il se couvre d'une légère écume semblable à une crême ; mais il faut prendre bien garde à ne pas le laisser bouillir : le point à propos est celui où il s'élève lentement. On le transvase ensuite deux ou trois fois d'un pot dans un autre, jusqu'à ce qu'il soit clarifié. Quelquefois on y met une cuillerée d'eau froide pour le reposer plus promptement ; un linge mouillé tendu sur l'ouverture du pot fait le même effet.

Il faut brûler lentement le café dans une poële de terre ou de tôle, et l'on doit avoir soin de le retirer du feu toutes les fois qu'il craque. Les Turcs le font souvent griller au four tandis qu'on le chauffe.

Faire du levain à la turque.

Il faut remplir une tasse à café de pois concassés,

concassés, les mettre ensuite dans un vase, dans lequel on verse une pinte d'eau bouillante, et mettre le tout à fermenter pendant la nuit dans l'âtre du foyer, ou dans toute autre place également chaude : le lendemain matin, on trouvera l'eau couverte d'une écume qui sera de très-bon levain ; cette dose sera suffisante pour faire une livre de pain. (*Description de l'Empire Turc, par Eton*).

APPENDIX. *P.*

Voyez au bas de la page 110, *tome II.*

France.

On paie 25 sous par poste pour chaque cheval, et même prix en Flandres.

Allemagne.

Le prix de la poste est réglé en Allemagne ; on paie un florin par poste pour chaque cheval, excepté cependant dans les pays héréditaires où l'on ne paie que trois quarts de florin.

Hollande.

On peut courir la poste jusqu'à Breda, et comme il n'y a point de chevaux de poste en cet endroit, on est obligé d'en prendre de louage. On paie ordinairement trente-six florins pour sept chevaux, depuis Breda jusqu'à Gorcum, et trois florins et demi par cheval de Gorcum à Utrecht, ainsi du reste. En Hollande, on voyage beaucoup par les canaux.

Italie.

Il y a deux manières de courir la poste en Italie ; l'une est la poste ordinaire, l'autre se nomme *cambiatura* ; elle coûte plus cher en Lombardie, en Piémont, dans le Milanais, et dans les états de Venise, que dans les autres parties de l'Italie. Dans ce pays les voyageurs obtiennent des chevaux au dessous du prix de la poste, mais sous conditions, telles que de ne jamais galoper, de ne point se trouver en route après le coucher du soleil, sous peine de payer le prix en entier ; c'est-là ce qu'on nomme courir en cambiatura. On n'éprouve aucune difficulté pour voyager de cette manière, en partant des capitales des États qui viennent d'être nommés ; mais quand on vient de dehors, il convient d'en avoir la permission, chose facile à obtenir, par l'entremise de n'importe quel banquier de la dernière ville où l'on passe avant d'arriver à la frontière.

Piémont.

Autrefois on y couroit la cambiatura, mais cette coutume est abolie, et le prix de la poste est fixé ainsi qu'il suit :

Une voiture à quatre roues, attelée de trois chevaux, paie six livres.

Une voiture à quatre roues, attelée de quatre chevaux, huit livres.

Deux chevaux de voiture, quatre livres dix sous.

Un cheval de selle, deux livres.

Une voiture chargée de quatre personnes est attelée de quatre chevaux, et paie neuf livres. Ainsi du reste en proportion.

Pour six chevaux ou plus, on paie trente sous par postillon.

Gènes.

Deux chevaux de chaise paient neuf livres de Gènes par poste.

Un cheval à franc étrier, trois livres, *idem.*

Toscane.

Deux chevaux de chaise paient huit paolis par poste.

Un cheval en courrier, trois paolis, *idem.*

États de l'Église.

Même prix qu'en Toscane.

Royaume de Naples.

Deux chevaux de chaise paient onze carolins par poste.

Un cheval à franc étrier, cinq carolins et demi, *idem.*

États de Venise.

En écrivant d'avance à Venise on obtient facilement la permission de courir la cambiatura, alors on ne paie que cinq livres et demie par cheval, soit d'attelage ou de selle.

Milanais.

Deux chevaux de chaise paient un demi-sequin, ou huit livres douze sous et demi par poste.

Un cheval en courrier, quatre livres, *idem.* Autrefois la cambiatura y étoit en usage, mais on l'a abolie.

Genève et Suisse.

Il n'y a point de poste en Suisse, on prend des chevaux de louage au meilleur marché que l'on peut; assez communément on paie quinze louis pour un carosse à six chevaux, depuis Genève jusqu'à Bâle, c'est-à-dire huit louis jusqu'à Berne, et sept jusqu'à Bâle.

Savoie.

Il est rare qu'on puisse courir la poste dans ce pays, les routes ne le permettent pas; quelquefois cependant on peut y voyager avec une voiture bien légère à deux roues; mais il faut pour cet effet consulter le maître de poste.

APPENDIX. Q.

Voyez la page 110, *tome II.*

Valeurs des espèces en Europe et en Asie.

AVANT d'entrer dans aucune discussion à cet égard, il est nécessaire de donner aux Anglois, mes compatriotes, un petit mot d'avis sur l'usage où ils sont de ne parler et de ne compter que par livres sterling, guinées, couronnes, schelings, etc., comme s'ils n'étoient point sortis des frontières de la Grande Bretagne : il faut qu'ils se mettent bien dans la tête que, du moment qu'ils ont posé le pied sur le continent, les monnoies angloises ne sont plus que des marchandises qui haussent ou qui baissent suivant le cours du change ; ainsi, un billet de banque, une note circulaire, une lettre de change, exprimés en monnoie angloise, n'ont point de valeur fixe, et varient comme l'agio ; par exemple : la livre sterling vaut à Hambourg, 35, 36 ou 37 schelings du pays, plus ou moins : en France, elle vaut 24, 25 ou 26 livres. Une

guinée n'a que la valeur du poids, comme un lingot sur lequel on tient compte de l'alliage, le tout réglé sur le prix que vaut l'or ce jour-là : ainsi l'on feroit un faux calcul si l'on comptoit obtenir toujours deux livres sterlings à Londres, pour cinquante francs tirés de Bruxelles, ou si l'on espéroit se modeler sur le compte qu'on m'a fait à Venise, où le banquier m'a retenu trois guinées par cent. Tout ce que l'on peut dire c'est qu'on gagne ou qu'on perd plus ou moins par le change, et que, pour savoir au juste à combien se monte cette perte ou ce bénéfice, il faut établir un point fixe, qui serve de terme général de comparaison, d'où l'on puisse partir pour calculer tous les agio. C'est ce qu'on nomme *le pair du change*, et ce pair est souvent assez difficile à déterminer : je vais tout à l'heure entrer dans des détails qui lui sont relatifs.

Le pair une fois établi, la différence du prix de l'or pur, d'une place à une autre, détermine le gain ou la perte du change, et une place ne peut pas gagner sans que l'autre perde (je prends ici l'or pour exemple, parce que c'est assez généralement le signe représentatif de toutes les valeurs); mais quoique le pair ne puisse s'établir que suivant les règles que je vais faire connoître, cependant les banquiers et les négo-

cians ont, dans presque toutes les villes, un pair imaginaire qui leur suffit pour de petites opérations du moment; et comme ce pair imaginaire est le plus en usage, c'est à lui que le voyageur doit rapporter toutes ses opérations de change; il faut pour cela qu'il s'en informe soigneusement parce qu'il est sujet à de grandes variations; ainsi, lorsqu'il a reçu, en monnoie du pays, une somme différente de celle qu'il a calculé devoir toucher, suivant le pair du jour, il peut réduire cette différence en monnoie angloise, si cela peut lui faire plaisir, et dire, j'ai gagné ou perdu tant de guinées pour cent.

Prenons Paris pour exemple :

Soit le pair imaginaire 24 livres tournois pour une livre sterling. Je le suppose ainsi, parce que souvent 24 livres tournois achèteroient à Paris autant d'or qu'on en pourroit avoir à Londres, pour une livre sterling; un voyageur présente à son banquier un billet de cent livres sterling, le change à 60 sols pour un écu, ou à 24 livres tournois pour une livre sterling. Il reçoit 2400 livres tournois sans égard à la commission, il ne gagne ni ne perd; mais si le change est à 24 livres 10 sous tournois pour une livre sterling, il reçoit 2450 livres, et gagne 50 livres tournois, parce que le change est d'autant en faveur de l'Angleterre; mais si le

change n'étoit qu'à 23 livres 10 sous tournois, il ne recevroit que 2350 livres, et perdroit dans ce cas 50 livres tournois. En réduisant ces 50 livres au même change, en monnoie angloise, il aura pour résultat à peu près deux guinées, et peut dire qu'il a perdu ou gagné deux pour cent sur ses guinées.

Au surplus, un voyageur fera bien, pour sa commodité, de regarder toujours comme marchandises les monnoies étrangères au pays où il se trouve. Les papiers publics lui en apprendront toujours le change, et toutes les fois qu'il fera quelque dépense, il aura soin de les écrire en les spécifiant par le nom du pays où il débourse, avec la précaution de n'avoir jamais sur soi que le moins d'argent possible, en passant d'un état dans un autre.

Pair du change.

Le pair du change est cette parité qui se trouve entre une somme dans un pays, et une autre somme dans un autre endroit; et cela d'après les monnoies qui ont cours dans ces deux pays. Le pair est réglé de manière que, si dans l'un vous vendez une certaine quantité d'or ou d'argent, vous recevrez en remboursement dans l'autre la même quantité, le même poids d'or ou d'ar-

gent au même titre. Les Auteurs qui ont écrit sur cette matière n'établissent le pair que sur l'argent; cependant, il y a des places où l'on ne paie qu'en or, et d'autres où l'on paie en or et en argent : or le pair de l'un diffère de celui de l'autre en proportion de leur valeur, et cette différence varie suivant les villes. Il est rare que sur deux places de commerce cette différence soit la même; voilà pourquoi le pair dont je vais parler est celui dont les négocians se servent dans leurs comptes et dans leurs spéculations; et c'est dans la réalité le seul véritable, parce qu'il est le seul en usage.

Par exemple, soit le pair d'argent entre Londres et Paris, de 29^{dw} 129^{gr} d'or, 31 $\frac{1}{8}$.
Les commerçans le
comptent à . . . . 30 ». ». $\frac{7}{8}$.
ce qui est évidemment plus près de la vérité.

Supposons donc qu'une personne, à Londres, veuille remettre 100 livres tournois à Paris, il est bien rare qu'elle paie 100 livres pour un billet de pareille somme, car si elle le faisoit, il faudroit qu'elle reçût au pair, dans Paris, la même somme d'argent, au même titre, et réciproquement si c'étoit en or; car un billet n'est, à proprement parler, qu'un moyen facile de faire passer de l'or et de l'argent, d'une place

dans une autre, sans avoir la peine du transport.

Mais si cette personne vouloit envoyer, de Londres à Paris, 100 livres pesant d'argent en lingot, la différence en Angleterre, du pair de l'or à l'argent étant de 15 $\frac{1}{4}$ pour 1, ce lingot de 100 livres de Paris ne pourroit acheter qu'un lingot d'or égal, dans Londres, à 96 $\frac{41}{61}$ d'argent au lieu de 100 livres pesant, qu'il auroit dû produire pour être au pair. Cette perte provient de ce qu'à Paris, la différence du pair entre l'or et l'argent est de 14 $\frac{3}{4}$ pour 1.

Pour trouver le pair entre les monnoies d'or et d'argent d'une place à une autre, la seule méthode est de connoître le degré de fin des espèces, et le cours respectif du jour; car les monnoies sont rarement stables, et dans bien des états, elles varient suivant les édits du Souverain. Sir Isaac Newton a fait, par ordre du Gouvernement, essai de la plus grande partie des monnoies d'or et d'argent, qui sont en circulation dans l'Europe, et les a réduites à leur véritable valeur, en tenant compte de leur titre et de leur poids. Le résultat de cette opération a été de nous apprendre que le ducat d'Hollande pèse 2 dwt. 9 gros 3 mites de fin, et qu'il a cours en Hollande, pour 5 florins 5 stivers

courans ; et comme la guinée pèse 5 dwt. 9 gr. 4382 parties, on trouve le pair de l'or entre l'Angleterre et la Hollande, par la proportion suivante.

5 dwt. 9 gros 4382 parties, sont à 1 livre 1 shelling sterling, comme 2 dwt. 9 gros 3 mites, sont à 9 shellings 3 deniers $\frac{1}{5}$ sterling, donc :

9 shellings 3 deniers $\frac{1}{5}$ sterl. sont à 210 groots, c'est-à-dire à 5 florins 5 stivers courans, comme 1 livre sterling est à 453 groots.

Maintenant supposons l'agio de 4 $\frac{1}{2}$ pour 100 ; si l'on veut réduire ce compte en argent banco, le pair de l'or sera 36 shellings et 1 $\frac{1}{2}$ groot banco, c'est-à-dire 433 $\frac{1}{2}$ groot banco pour 1 livre sterling.

Prix du Change.

Dans le change établi entre deux places, l'une donne la somme en fluctuation entre leurs espèces, pour la somme fixe et invariable en espèces appartenantes à l'autre place.

Par exemple, Londres, sur Amsterdam, reçoit 34 shel. 9 gr. banco pour 1 liv. sterl., c'est-à-dire, qu'Amsterdam donne la fluctuation qui consiste en tant de schellings etc. de Flandres,

plus ou moins suivant la circonstance, pour une livre sterling fixe et invariable, valeur sur laquelle le compte est toujours fait.

Londres sur Livourne donne 50 $\frac{1}{4}$ *pence* pour une piastre. Dans cet exemple, c'est Londres qui donne la fluctuation qui consiste en *pence* plus ou moins pour la piastre fixe et invariable.

A Livourne, au contraire, on donne une piastre pour une certaine quantité de pences payables à Londres; voilà ce qui fait hausser ou baisser le prix du change, suivant le nombre de personnes qui demandent à remettre, ou suivant le montant des sommes qu'on veut faire passer, en un mot suivant la demande du papier, quelle que soit la cause qui en fasse naître le besoin.

Cette somme en fluctuation n'est autre chose que le prix du change, et souvent ce prix diffère du pair d'autant qu'il est très-rare que le change soit au pair entre deux places, excepté lorsque la balance du commerce et des négociations est exactement la même des deux côtés.

Monnoie de change.

En général la monnoie de change est imaginaire, et dans bien des endroits elle est diffé-

rente de celle dont on fait usage dans les livres de compte. Quelquefois une ville établit son change sur trois ou quatre autres, sous des dénominations différentes. Par exemple, Hambourg change avec Dantzick en rixdalles, et avec Londres en shellings et groots; c'est-à-dire que les négociations, entre Hambourg et ces deux villes, se traitent en rixdalles et en shellings, mais les billets sont spécifiés en marcs et en sous, lubs banco; et, pour les réduire en marcs, il faut avoir égard à la proportion qui existe entre une de ses dénominations sur une place, et la même dénomination sur l'autre place. Il est encore à remarquer que, dans plusieurs villes de commerce, telles que, Milan, Augsbourg, Amsterdam, Hambourg, Venise, et Gènes, l'argent courant est bien différent de celui de banque, et l'on doit toujours faire attention à celui qui est spécifié dans un compte afin de calculer en conséquence.

Dénominations et espèces dont on fait usage dans la tenue des livres.

A Amsterdam, on compte par guilders ou florins, stivers, et pennings.

A Anvers, par florins, patars, et penings.

A Cadix et Madrid, par reaux, et maravedis.

A Copenhague, par species dollar, marcs et shellings de Danemarck.

A Dantzick, par guilders ou florins, grote, et pennings.

A Gênes, par liras, soldi, et denari.

A Genève, par livres, sous, et deniers.

A Hambourg, par marcs, et sous, lub.

A Londres, par livres sterling, schelling, et pence.

A Livourne, par dollar, soldi, et denari.

A Lisbonne, par millreas.

A Milan, par dollar, soldi, et denari.

A Naples, par ducats, et grains.

A Paris, par livres, sols, et deniers.

A Palerme, par onces, tarins, et grains.

A Pétersbourg, par roubles, et copecks.

A Stockholm, par piastres de cuivre, et par ontz ou piastres d'argent.

A Turin, par liras, soldi, et denari.

A Venise, par ducats, grossi et marchetti.

A Vienne par florins, et kreutzers.

Dans

Dans toutes les autres places de commerce on compte en argent de change.

N. B. Dans les endroits où l'argent de compte est différent de l'argent de change, on commence par tout calculer en argent de compte, et le montant se réduit en argent de change; par exemple, en Hollande tous les marchés se stipulent, tous les envois et toutes les transactions se font en argent courant; mais les traites s'expriment toujours en argent banco. La réduction s'en fait comme pour toutes les autres monnoies.

EXEMPLE.

Réduire 1734, 15 florins courant en banco.

Agio 4 $\frac{1}{2}$ pour °/o, on établit la proportion suivante :

Si 104 $\frac{1}{2}$ donnent 100 florins banco, combien donneront 1734, 15, troisième terme, 1660 f. 15 banco?

Réduire 1660, 15 banco en courant.

Agio à 4 $\frac{1}{2}$ pour °/o; ajoutez l'agio à la somme proposée, le résultat est 1734, 15 courant.

Explication de quelques marques et abréviations qu'on trouvera ci-après dans les divers changes.

L'astérisque (ad libitum △) désignera *plus ou moins*.

D signifie donne.

R signifie reçoit.

M signifie multipliez.

D signifie divisez.

= veut dire égal.

Ainsi, pour dire Amsterdam sur Londres, donne 34 schel. 3 gros banco, plus ou moins, on écrira, Amsterdam sur Londres, *d.* 34 schel. 3 gros, banco △.

Valeur des monnoies.

44 guinées et $\frac{1}{2}$ pèsent une livre d'or, dont un douzième est d'alliage, et $\frac{11}{12}$ d'or fin.

1 guinée contient 118 grains 651 décimales d'or fin, sans alliage.

1 louis d'or contient 113 grains 27 décimales anglaises d'or fin, sans alliage.

Les grains de France sont aux grains anglais comme 121, 78 décimales à 100.

La couronne anglaise contient 429 grains 68 décimales d'argent pur, sans alliage.

Le titre de la monnoie d'argent en France est de 261 grains d'argent pur, et de 27 grains d'alliage.

Le titre de l'argent travaillé est de 274 grains de fin, sur 14 d'alliage.

La monnoie d'argent en Angleterre est au même titre que l'argent travaillé.

Cette manière de juger les rapports que les monnoies ont entr'elles, est sans contredit la plus exacte, et je désirerois pouvoir donner de pareilles instructions sur toutes les espèces d'or et d'argent qui ont cours en Europe; mais il n'a pas toujours été en mon pouvoir de trouver des essais assez bien faits pour compter sur leur précision; cependant je vais indiquer à peu près la valeur des principales monnoies courantes.

La livre sterling varie suivant le change, elle vaut 25 livres tournois, plus ou moins (△).

La guinée de poids se paie 24 liv. 12 s. tournois, pour fondre.

Le schelling vaut 1 liv. 5 s.

La livre tournois de France vaut 10 pence demi-penny sterling d'Angleterre.

Le louis d'or vaut un peu moins d'une guinée.

Les banquiers et les aubergistes de Calais donnent volontiers leurs louis d'or pour des guinées; mais à Douvres ils ne donnent jamais

des guinées pour des louis, sans se faire tenir compte de l'excédant de leur valeur réciproque.

Turin.

La livre sterling vaut intrinsèquement 20 liv. de Piémont; mais il est rare que le change ne soit pas contre l'Angleterre, et pour une livre sterling on ne reçoit guère que 19 liv. 5 s. ou 19 liv. 10 s.

Le louis d'or vaut 20 liv. 5 s.

Le sequin de Florence vaut 9 liv. 10 s.

La pistole d'or du Piémont vaut 24 liv.

En monnoies d'argent il y a des pièces de 6 l. de 3 l., et des pièces de 1 l. 10 s.

Gènes.

La livre sterling vaut 28 l. de Gènes.

Le sequin de Florence vaut 13 liv. 10 s. de Gènes.

Le louis d'or de France vaut 29 l. 4 s. de Gènes.

Une piastre d'Espagne vaut 6 liv. 10 s. de Gènes.

Parme.

La livre de Parme vaut 5 baiocchi ou sous.

Un paoli vaut un peu moins de 12 sous de France, ou 6 pence d'Angleterre.

Le sequin de Florence vaut 20 paoli à Parme, ou 44 livres de Parme.

Le louis d'or de France vaut 97 l. de Parme; en conséquence c'est une bonne spéculation que d'y porter des louis pour les changer en sequins romains.

Modène.

La livre de Modène vaut 6 s. ou baiocchi.

Le paoli vaut 10 baiocchi de Rome.

L'écu romain vaut 10 paoli.

Un sequin romain vaut 19 paoli $\frac{1}{2}$.

Un voyageur fera bien de faire attention à la valeur des sequins de Rome, de Florence, et de Venise, dans les villes où ils ont cours, afin de se pourvoir de ceux dont le change est le plus favorable.

Bologne.

La livre de Bologne est de 2 paoli, le sequin

romain vaut 20 paoli et ½ celui de Florence n'en vaut que 20.

Florence.

La livre de Florence vaut 1 paoli et ½.

Le sequin de Florence vaut 1 paoli.

Le sequin romain vaut 19 paoli et ½, suivant le cours du change.

Rome.

L'écu romain vaut 10 paoli.

Le paoli vaut 10 baiocchi.

Le sequin romain vaut 20 paoli et ½.

Le sequin de Florence vaut au change 20 paoli ¾; mais en courant il n'en vaut que 20 et ½.

Le sequin de Venise vaut 20 paoli, l'ontz de Naples vaut 24 paoli.

A Rome, il n'y a de change établi qu'avec Paris et Amsterdam.

Le louis d'or passe pour 45 paoli, et quelquefois seulement pour 44.

On tient les livres dans cette ville en scudi et baiocchi.

Naples.

1 carlino vaut 10 grains ou 4 pence, demi-penny d'Angleterre ; 1 grain est un peu moins qu'un demi-penny.

1 ontz ou onza vaut 30 carlini de Naples, ou 25 paoli de Rome.

3 ducats de Naples, ou 7 onza, valent à peu près 4 livres sterling.

6 carlini de Naples valent 5 paoli de Rome.

4 carlini et ½ font 1 schelling 8 pence anglois.

5 onza valent 6 sequins.

1 ducat d'argent vaut 10 carlini 3 schellings et 9 pence anglois.

1 écu romain passe couramment pour 12 carl.

1 sequin vaut 25 carlini et ½.

La livre sterling vaut 52 carlini ou 2 sequins et 2 carlini.

Venise.

Le sequin romain vaut 25 livres de Venise.

Le sequin de Florence vaut 21 livres et ½ de Venise.

Le sequin de Venise vaut 22 livres de Venise.

1 filippo vaut 11 livres $\frac{1}{2}$ sequin.

Le ducat d'argent vaut 8 livres.

Milan.

Il y a deux monnoies dans cette ville; l'une est celle de banque : c'est dans cette valeur que sont exprimés les billets à ordre, et les lettres de change; l'autre se nomme bas courant : c'est dans cette dénomination que sont faits tous les marchés, et toutes les affaires. Toutes les espèces courantes de Milan valent plus ou moins, en raison de ces deux manières de compter; par exemple :

30 livres banco valent 32 livres bas courant.

Le sequin de Florence vaut 14 livres 10 sous banco, et 17 livres 10 sous bas courant.

Le sequin de Venise a la même valeur.

Le sequin de Rome vaut 14 livres 4 sous banco et 20 livres 10 sous, quelquefois 21 livres bas courant.

La pistole d'or de Milan vaut 45 livres de Milan.

Genève.

La pistole d'or vaut 10 livres de Genève.

La livre de Genève vaut 2 pièces de 10 sous.

Il n'y a point de pièces d'une livre.

L'écu de 6 francs vaut 3 livres 12 sous et ½ de Genève.

La livre française vaut 12 sous de monnoie courante de Genève.

1 louis d'or se change pour 14 livres 10 sous et ½ de Genève.

Le change entre Genève et Londres est de 52 ½ à 56 pençe anglois pour 3 livres courant de Genève.

Suisse.

Les comptes se font en livres ou francs.

Une livre vaut 10 batz, ou 30 sous de France.

Le ducat d'or de Berne vaut 72 batz, ou dix livres 16 sous de France.

L'écu de 6 francs vaut 4 livres de Berne.

7 batz et ½ valent 22 sous 6 deniers de France.

1 batz vaut 3 sous de France.

20 batz valent un écu de 3 livres de France.

Allemagne.

Tous les princes de l'empire qui font battre

monnoie sont obligés de se conformer au poids et au titre prescrit par la Diète ; on compte couramment dans toute l'Allemagne par rixdalles, florins, et kreutzers.

La rixdalle de Vienne vaut un florin et $\frac{1}{2}$.

Le florin vaut 60 kreutzers.

La kreutzer, qui se prononce *critcke*, vaut 4 pfennings : 3 kreutzers font un grote.

Cette manière de compter est en usage dans tous les états autrichiens, en Bohème, en Souabe, en Franconie, sur le cours du Rhin et du Danube ; mais en Saxe, et en Prusse, on compte différemment, et nous ferons un article séparé pour ces deux états.

Le vieux louis d'or est la meilleure monnoie pour voyager en Allemagne : il vaut couramment 11 florins jusqu'à Ausbourg ; mais dans les états de la maison d'Autriche il ne vaut que 9 florins.

Dans tous les pays autrichiens la monnoie d'or est le souverain.

Le souverain vaut 12 florins 40 kreutzers, et le demi 6 florins 40 kreutzers.

Le ducat de Hollande vaut 4 flor. 14 kreut.

Les ducats de Cremnitz, Florence, et Venise, valent 4 florins 14 kreutzers.

Les ducats impériaux, ceux de Bavière et de Saltzbourg, valent 4 florins 16 kreutzers.

Saxe, Dresde.

Le ducat de Saxe vaut deux écus 20 drach. ou 4 florins et $\frac{1}{4}$.

Le ducat de Cremnitz, les sequins de Hollande et de Florence, ont la même valeur courante. Le florin se divise en 16 drachmes.

Prusse, Berlin.

Les ducats de Hollande, de Saxe, etc. valent 3 écus.

L'écu vaut 24 drachmes.

Le florin vaut 16 drachmes.

La drachme vaut 12 pfennings.

Le louis d'or, ou plutôt le frédéric, vaut 5 écus.

Brunswich et Hanovre.

Les ducats d'Empire et de Hollande valent 2 écus 16 drachmes.

L'écu vaut 24 drachmes.

Le florin vaut 16 drachmes (*).

Cologne.

1 ducat de Hollande vaut 5 florins et $\frac{1}{4}$ ou 3 rixdalles et $\frac{1}{2}$.

Le ducat d'Empire vaut 3 rixdalles et $\frac{1}{3}$.

1 écu de France vaut 1 rixdalle et $\frac{8}{9}$.

Le carolin (nom qu'on donne aux louis d'or de France) vaut 5 rixdalles et $\frac{5}{9}$.

Le souverain d'Autriche vaut 10 rixdalles.

Le florin vaut 39 sous ou stuivers.

Hollande.

Le ducat de Hollande vaut 5 florins 5 sous.

1 florin vaut 20 sous, ou 1 schelling 8 denars d'Angleterre.

Il y a des pièces d'argent qui valent 4 florins, d'autres de 28 sous, de 6 et de 5 sous et $\frac{1}{2}$.

Les espèces d'or valent de 7 à 14 florins.

(*) L'Auteur ne parle pas d'une petite monnoie timbrée d'un cheval, et qu'on nomme *pferde*.

Brabant.

Le ducat de Hollande vaut 6 florins ou 17 schellings 1 sou.

Le florin vaut 20 sous.

Le schelling vaut 7 sous.

La plaquette vaut 3 sous et ½ ou 1 ½ schelling.

Le double souverain d'Autriche vaut 17 flor. 17 sous.

Le louis d'or vaut 37 schel. 2 sous 4 deniers, ou 13 flor. 1 sou 4 deniers.

6 louis font 13 ducats et ¼.

L'écu vaut 9 schellings ou 3 florins 3 sous.

Liège et Spa.

Le louis d'or vaut 39 schel. La guinée n'a que la même valeur.

Le schel. est de 10 sous de Liège, à peu près 6 pence d'Angleterre.

2 schellings font 1 florin.

Le double souverain d'Autriche vaut 53 schel.

Les meilleures espèces qu'on puisse porter avec soi sont des louis d'or ou des guinées.

Changes de Londres sur les places suivantes, savoir :

Amsterdam.

Hambro, ou Hambourg.

Paris.

Madrid et Cadix.

Lisbonne.

Livourne.

Gènes.

Venise.

Rome, Turin, et Livourne.

Milan.

On observera que l'usance et les jours de grace sont fixés comme suit :

Usance de France, Hollande, Flandres, et Allemagne, un mois de date.

Usance d'Espagne et de Portugal, deux mois de date.

Usance de Piémont et Italie, trois mois de date.

Jours de grace, trois jours.

Change sur Amsterdam.

R ▵ 34 schellings 3 gr. banco pour 1 liv. sterl.

Réduire florins 5,647 liv. 7 s. 8 d. banco.

M par 40 grotes (1 fl.). *D* par le prix du change qu'on réduit en grotes. En le multipliant par 12, on aura pour troisième terme 549 liv. 17 s. 10 d. sterling.

Sur Hambourg.

Londres, *R* ▵ 32 schel. 1 gr. banco pour 1 liv. sterling.

Réduire marcs lubs, 4,524 l. 11 s. 6 d. banco.

M par 32 grotes (= 1 marc lubs) et *D* par le prix du change réduit en grotes. En les multipliant par 12, le troisième terme sera 376 liv. 1 s. 7 d. sterl.

N. B. Pour réduire l'argent de France en liv. sterl., on doit multiplier le premier reste par 20 s. = 1 liv., et le second par 12 d. = 1 s.

Sur Paris.

Londres *D* ▵ 30 $\frac{7}{8}$ deniers pour un écu de 3 livres.

Réduire 13,394 liv. 15 s. tournois.

Le tiers de la somme est écus, *M* ce tiers par le prix du change, et divisez par 12 et par 20, le quotient sera 574 liv. 7 s. 10 d. sterl.

Sur Madrid et Cadix.

Londres *D* △ 39 ½ pence pour une pièce de 8/8 ou piastre.

Réduire en liv. sterl. 2,964 piastres 3 réaux 17 maravedis.

M par le prix du change, et *D* par 12 et par 20, le quotient sera 487 liv. 17 s. 11 d. sterl.

Sur Lisbonne.

Londres *D* 66 d. △ pour 1 millréa.

Réduire en liv. sterl. 853,030 réas.

M par le prix du change et *D* par 240,000 qui font 1,000 réas = 1 millréa. *M* par 240 pence, le troisième terme sera 234 liv. 11 s. 7 d. sterl.

Sur Livourne.

Londres *D* △ 50 ¼ d. pour 1 piastre de change.

Réduire en liv. sterl. 1,876 piastres 12 s. 6 d.

M par le prix du change, et *D* par 12 et par 20, le quotient sera 392 liv. 18 s. 4 d. sterl.

Sur

Sur Gènes.

Londres *D* 49 ½ △ pence pour 1 piastre de banque.

Réduire en sterling 1,197 piastres 15 s. de banque.

M par le prix du change, et *D* par 12 et par 20, le quotient sera 247 liv. 0 s. 8 d. sterl.

Sur Venise.

Londres *D* 51 d. △ pour 1 ducat banco.

Réduire en liv. sterl. 4,768 ducats 22 gr. 1 m. banco.

M par le prix du change, et *D* par 12 et par 20, le quotient sera 1,013 liv. 7 s. 11 d. sterl.

Sur Rome et Turin.

Il n'y a pas de change établi, mais les lettres de change se négocient par Livourne.

Avec Rome, à peu près 56 pence par écu contre de l'argent.

Avec Turin, 12 d. ½ par lira.

Sur Milan.

Il n'y a point de change établi, mais les effets de commerce se négocient par Livourne.

à peu près à 8 $\frac{1}{2}$ d. pour un lira courant ; et avec les places suivantes :

22 $\frac{3}{4}$ d. à peu près pour 1 rixd. de change d'Anvers.

28	————	1 flor. de Vienne.
30	————	1 flor. de Nuremberg.
25 $\frac{3}{4}$	————	1 flor. de Francfort.
41 $\frac{3}{4}$	————	1 rixd. de Berlin.
51 $\frac{3}{4}$	————	1 rixd. de Copenhague.
32 $\frac{3}{4}$	————	1 rixd. de Dantzick.
45	————	1 ducat de Naples.
140 $\frac{1}{2}$	————	1 once de Palerme.
52 $\frac{1}{8}$	————	1 écu de 3 l. de Genève.

Hambourg.

Les comptes se font dans cette ville en marcs, et sous lubs.

La rixdalle	=	48 sous lubs, ou	96 gr.
Le dollar...	=	32.............	64.
Le marc lub	=	16.............	32.
Livre flam..	=	20 schellings, ou 120 s. lubs.	
Le schelling.	=	....	12 grotes.
Le grote...	=	....	$\frac{1}{2}$ sou lub.

N. B. L'argent de banque vaut 16 $\frac{0}{0}$ de plus que le courant, avec un sur-agio qui varie de 6 à 12 $\frac{0}{0}$.

Le courant est une monnoie frappée dans la ville de Hambourg (*) pour son usage particulier ; cette monnoie consiste en pièces d'or et d'argent, comme suit.

Or.

1 portugaise pèse 10 ducats, les nouvelles valent 75 marcs courant, les vielles valent quelques marcs de moins, suivant le △ usé.

1 ducat vaut 7 marcs courant △ suivant l'usé.

1 double ducat vaut 14 marcs courant △, *idem*.

Argent.

1 rixdalle, vieux coin, vaut 3 marcs 11 s. courant △.

(*) La ville de Hambourg n'a qu'un très-petit territoire enclavé dans les états du roi de Danemarck ; et la ville d'Altona, presque sur les glacis de Hambourg, est Danoise : les monnoies qui y circulent sont danoises : on nomme celle d'argent *species thaler* : son titre est infiniment plus bas que celui des pièces de trois marcs de Hambourg ; en conséquence, cette dernière ville n'a pas plutôt fait une émission de pièces nouvelles, que sur-le-champ elles passent à Altona pour être fondues. La *species thaler* est à peu près la seule en circulation dans Hambourg.

1 dollar vaut 2 marcs ou 32 s. lubs courant.

1 marc vaut 16 sous lubs courant.

Pièces de 8, de 4, de 2, et de 1 sou, il y a même des petites pièces d'un demi sou et d'un quart de sou lubs.

On estime que 32 schellings et 10 grotes banco de Hambourg valent à peu près 1 livre sterling.

En décembre 1798, le change sur Londres étoit de 35 schel. 10 d. à 36 schel.; le profit étoit de 6 à 8 et ½ p. % : on peut en juger par le compte ci-dessous :

Donné		l.	20
	32		432
Banco	270		40
			60
Marcs lubs.			80
			86.4.0
			224
			000.0
Banco m.	270		
Agio . .	18 p. %		
	2160		
	270		
	48 | 60		
	| 20		
			270
	12 | 00		48 12
Marcs courans lubs.			318 12

Sterling à	36	
	12	
	432	
45 ducats d'or à 7 marcs courans chaque.	315	
1 dollar d'argent .	2	
Même monnoie. .	1	12
Reçu en marcs courans.	318	12

Les voyageurs qui partent de Hambourg pour l'Allemagne doivent préférer, pour leur route, des fréderics d'or et des écus de 6 livres de France.

15 marcs lubs banco pour 1 livre sterling donnent presque le pair.

17 marcs 6 s. courant valent une guinée (*).

Hanovre et Brunswick.

Dans ces deux villes on compte par thalers et mariens.

Le thaler vaut 36 mariens groschen.

Le marien vaut 8 pfennings courant.

MONNOIE EFFECTIVE QUI A COURS A HANOVRE.

Or.

Le Georges	= 4 $\frac{2}{3}$.	thalers.
Ducat..................	= 2 $\frac{2}{3}$.	
Goldgulden, ou florin d'or.	= 2 ».	

Le double florin, le demi-florin, et le quart

(*) Les louis d'or de France prennent le nom de caroline ; ils valent 15 marcs courans : le marc vaut 32 sous de France, ou 16 schellings de Hambourg, qui vaut 2 sous de France ; le marc banco vaut à peu près 40 sous de France.

de florin, ont une valeur proportionnée à celle du florin comme ci-dessus.

Argent.

La reichstale vaut 48 mariens groschen.

La thaler courante vaut 36 *idem*.

Les pièces de $\frac{2}{3}$ valent 24 *idem*.

Les quarts en proportion.

Il y a des petites pièces d'un marien groschen d'un et demi, de 2, et de 3; on y trouve aussi beaucoup de monnoies étrangères qui y ont cours.

ESPÈCES EFFECTIVES QUI ONT COURS A BRUNSWICK.

Or.

Le carl vaut 5 thalers.

Le double carl, et le demi-carl, en proportion.

Le ducat vaut 2 $\frac{3}{4}$ thalers.

Argent.

La reichstale vaut 48 mariens groschens.

La thaler courante vaut 36, *idem*.

Le gulden ou florin vaut 24, *idem*.

Le demi-florin, et le quart de florin, en proportion.

La même monnoie se compose de pièces de 3 mariens groschen, d'un et demi marien groschen, d'autres petites pièces de deux bons gros, de (*gute-grosche*), et demi bon gros, d'autres qui valent 6 et 4 pfennings.

La livre sterling vaut 5 $\frac{3}{4}$ rixdallers plus ou moins.

60 livres sterling à 6 rixdalles ont produit 360 rixdalles, lesquelles, à raison de 5 $\frac{3}{4}$ pour un louis d'or neuf, ont produit 62 $\frac{14}{23}$ louis d'or. Il y a en outre plusieurs espèces étrangères d'or et d'argent qui ont cours dans cette ville.

Cassel, Francfort-sur-le-Mein, Manheim et Carlsruhe.

Le change de Francfort sert pour toutes ces places.

Le pair est estimé à peu près 139 batz pour une livre sterling.

Argent de change.

La rixdalle	=	90 kreutzers, ou	22 $\frac{1}{2}$	batz.
Le florin...	=	60 *idem*,....	15 »	*idem*.
Le batz....	=	4 *idem*,....	»»	»
La kreutzer	=	4 pfennings,.	8	hellers.

MONNOIE EFFECTIVE.

Or.

Le ducat.. = 2 thaler et 70 kreutzers courant.

Argent.

La reichstale de constitution vaut 2 florins 13 kreutzers.

Celle de convention vaut 2 florins.

Le florin ou gulden vaut 60 kreutzers.

Les pièces de demi et de quart de toutes ces monnoies sont en proportion.

EXEMPLE.

20 livres sterling payées à Francfort, à raison de 142 bats par livre sterling, ont produit 126 rixdalles 20 kreutzers.

l. ster.	20
	142 batz.
	40
	80
90 kreutz. par rixdalles. D	20
Rixd. D 126 - 20 kreutz.	2840
	4
	11360
	236
	560
Reçu en paiement	20

94 reichstales de convention, à 120 kreutzers, chacune fait	11,280 kreutz.
1 florin.	60
En même monnoie	20
	11,360 kreutz.

	4	
Batz		33
	2840	16 0

Bâle, Zurich, et Fribourg.

A Bâle l'argent de change est le même qu'à Zurich.

Le florin vaut 60 kreutzers.

Le kreutzer vaut 8 hellers, ou 4 pfennings.

En argent courant, le louis d'or vaut 7 florins 42 kreutzers, △.

En argent de change il est fixé à 7 florins.

L'écu vaut 108 kreutzers.

MONNOIE EFFECTIVE.

Or.

Le ducat du poids d'une demi-pistole vaut 4 florins 15 kreutzers, et s'il est de poids requis il vaut 4 florins 18 kreutzers.

Argent.

L'écu, ou thaler, vaut 2 florins, les demi et les quarts en proportion.

Le batz vaut 2 escalins et $\frac{1}{2}$, ou 3 kreutz. et $\frac{3}{4}$.

Il y a des pièces d'un escalin, d'un demi et et d'un quart d'escalin qui valent de 12 à 6 et 3 hellers; il y a des pièces de 2 hellers.

EXEMPLE.

On a payé 30 livres sterling à Zurich,
à 9 $\frac{3}{8}$ florins par liv. ster., fait florins 281 15

270
11 $\frac{1}{4}$
Flor. 281 $\frac{1}{4}$

15
7 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{3}{4}$
11 $\frac{1}{4}$

Reçu en paiement
112 écus neufs à 2 flor., 30 kreutz. par écu, ci.. 280
En même monnoie 1 15

Florins 281 15

Berne et Lausanne.

On tient dans ces deux villes les comptes par livres de 20 sous, et par sous de 12 deniers; cependant on compte souvent par livres de 10 batz, et par batz de 4 kreutzers, quelquefois on compte par couronnes de 25 batz.

Proportions de ces monnoies entr'elles.

Couronne.	Livres.	Batz.	Sous.	Kreutz.	Deniers.
1	2 $\frac{1}{2}$	25	50	100	600
	1	10	20	40	240
		1	2	4	24
			1	2	12
				1	6

Le gulden, ou *gouldé*, ou florin de Berne vaut 4 batz ou 8 s.

AUTRES MONNOIES EFFECTIVES.

Or.

Le ducat vaut 7 liv., ou 70 batz.

Argent.

Le patagon vaut 3 liv. 6 s., ou 33 batz.

La pièce de 5 batz vaut 10 s.

Il y a des pièces d'une batz, et d'une demi-batz, d'autres d'une kreutzer, et d'une demi-kreutzer.

EXEMPLE.

On a payé à Berne	50 livres sterling.
A raison de batz. .	148 par liv. sterl.
	400
	200
	50
	7400 batz, ou 740 liv. de Berne.
Qu'on a payé en. . .	35 louis d'or neufs.
A raison de liv. . .	16
	560
Agio de louis à 3 *s*. .	5 5 s.
42 écus neufs à 4 *s*. .	168 »
Même monnoie. . .	6 15
	740 livres de Berne.

On a payé à Lausanne	30 liv. sterling.
A raison de	15 liv. de Berne.
	150
	30
	450 liv. de Berne.
Reçu en paiement 20 louis neufs à 16tt. .	320
32 ½ écus neufs à 4tt .	130
	450 liv. de Berne.

GENÈVE.

Argent de change.

L'écu de change vaut 3 livres.

La livre vaut 20 sous.

Le sou vaut 12 deniers.

Dans les magasins on compte par :

Florin, qui vaut 12 sols.

1 sol vaut 4 quarts ou 12 deniers d'argent de Genève.

Proportion de toutes ces monnoies entr'elles.

Ecu.	Liv.	Florins.	Sous.	Sous de Genève.	Quarts.	Deniers.	Deniers de Genève.
1	3	10 $\frac{1}{2}$	60	126	504	720	1512
	1	3 $\frac{1}{2}$	20	42	168	240	504
		1	5 $\frac{5}{7}$	12	48	68 $\frac{4}{7}$	144
			1	2 $\frac{1}{10}$	8 $\frac{2}{5}$	12	25 $\frac{1}{5}$
				1	4	5 $\frac{5}{7}$	12
					1	1 $\frac{3}{7}$	3
						1	2 $\frac{1}{1}$

2 écus font 21 florins.

2 livres font 7 florins.

10 sous font 21 sous de Genève.

10 deniers font 21 pfennings ou deniers de Genève.

La guinée et le louis neuf de France passent pour 14 livres 13 sous, plus ou moins.

MONNOIES EFFECTIVES.

Or.

La vieille pistole vaut 11 livres 10 sous, ou 40 florins 3 sols.

La pistole de Genève, nouvelle fabrique de 1752, vaut 10 livres, ou 35 florins de Genève.

Argent.

Le bajoir vaut 3 livres 15 sous, ou 13 florins 1 sol 6 deniers de Genève.

L'écu ou patagon vaut 3 livres, ou 10 florins 6 sous de Genève.

Il y a des pièces de 10 et de 5 sous, ou d'un florin, de 9 sous, et de 10 sous 6 deniers de Genève.

On trouve d'ailleurs dans cette ville beaucoup de monnoies étrangères, qui y ont cours, ou dont la valeur y est bien connue.

EXEMPLE.

On veut changer 25 livres sterlings sur le pied d'un louis pour la livre sterling, le louis valant 14ᵗᵗ 10ſ 6ᵭ de Genève,

On recevra 363ᵗᵗ 2ſ 6ᵭ

Paiement :

	25 louis.			
à	14ᵗᵗ 10ſ 6ᵭ			
	100	12 | 12ſ 6ᵭ		150
	25			30
	012 10			6
	12 6		Et	363ᵗᵗ 2ſ 6ᵭ
	363ᵗᵗ 2ſ 6ᵭ			

Chambéry, voyez Turin.

Le voyageur pourra s'informer, de son correspondant de Genève, quelles sont les espèces qu'il faut porter de préférence pour le voyage de Chambéry. La monnoie courante de Genève a généralement cours à Chambéry.

Turin.

Dans tout le Piémont, la Savoie, et les états du roi de Sardaigne, sur le continent, on compte par lira, ou livre.

La lira vaut 20 soldi, ou sous.

Le soldo vaut 12 denari, ou deniers.

Le louis d'or vaut 4 écus, ou 16 livres.

La livre vaut 20 sous, ou 240 deniers (d'or).

La pistole vaut 3 ducatons, ou 15 livres, ou 25 florins.

Le ducaton vaut 5 livres ou 100 sous, ou 1200 deniers de Piémont.

L'écu simple vaut 4 livres ou 80 sous, ou 960 deniers de Piémont.

L'écu d'or, ou la demi-pistole vaut 7 livres 10 sous, ou 150 sous de Piémont.

Valeur de l'argent effectif vieux et nouveau.

La pistole d'or nouvelle, ou doppia, vaut

24 livres du Piémont, et au dessus quand elle est rare.

Le scudo ou l'écu neuf d'argent vaut 6 livres.

Les demi et les quarts de ces monnoies valent leur proportion.

Le zecchino vaut 9 livres 15 sous.

On y connoît plusieurs monnoies étrangères qui passent facilement dans toutes les affaires.

En 1795, le change étoit de 23 livres 15 sous de Piémont pour une livre sterling.

Ainsi 20 l. sterl. valoient 475 l. de Piémont.

23	15 s.
60	
40	
15	
475.	

Dont on pourroit demander le paiement en espèces au choix du voyageur.

Gènes.

On tient ordinairement les livres à Gènes, en pezzi, soldi, et denari; cependant quelques personnes les tiennent en lire, soldi, et denari, dont ci-dessous la valeur.

1 pezzo vaut 20 soldi.

1 soldo vaut 12 denari.

1 lira vaut 20 soldi.

De Gènes sur Londres, le change se fait en pezzi, soldi, et denari, sur le pied de 5 livres ou 100 soldi banco, ou si l'on veut sur le pied de 5 livres 15 soldi ou 115 soldi fueradi banco pour 1 pezzo, ou dollar, qui vaut, suivant le cours du change, de 46 $\frac{1}{8}$ à 47 $\frac{1}{2}$ pence sterl. plus ou moins.

Le pair, entre Gènes et Londres, est estimé entre 49 pence $\frac{3}{4}$, et 50 pence sterl. pour 1 dollar courant.

MONNOIES EFFECTIVES.

Or.

La doppia vaut 23 livres 12 sous.
Le scudo d'oro vaut 11 livres 16 sous.
Le zecchino vaut 13 livres 10 sous.

Argent.

Le scudo d'argento, ou la genovina de poids, vaut 9 livres 10 sous.

Le scudo, ou la genovina légère de poids, vaut 9 livres.

Le scudo di cambio, ou Saint-Giambattista, vaut 5 livres.

Le giorgino vaut 1 livre 6 sous.

Il y a des pièces de 10, 8 et 5 soldi.

La simple madonine vaut 20 soldi courans.

La double madonine vaut 40 soldi courans.

La caboletto vaut 6 sodi $\frac{2}{3}$ courans.

Cuivre.

Des pièces de 4, de 2 et de 1 soldi, et de 8 et de 4 denari courans.

On trouve beaucoup de monnoie étrangère ; elle y est d'une défaite aisée.

Soit 50 $\frac{3}{4}$ pence sterl. pour une piastre ou dollar de 5 livres banco, ou bien de 5 livres 15 sous courans, 50 livres sterling vaudront 1359 livres 12 sous.

CALCUL.

Si 50 $\frac{3}{4}$ d. ster. donnent une piastre, combien donneront 50 l. ster.

4	20
203	1000
Piastres 236 $\frac{1}{2}$	12
à 5 l. 15 s. chaque.	12,000
1180	4
118	48,000
59	740
2 12	1310
1359 l. 12 s.	92

qu'on peut payer en louis d'or. . 46

9 l 2 . . . . à 29 l. 2 s.

414

924 12

1338 12

Appoint 21

1359 l. 12 s.

Ce qui fait bien près de 47 louis d'or pour 50 livres sterl. L'échange d'un denier sterl., au dessus du pair, donne 20 pour 237 dollars.

Dans ce calcul, il faut observer que le voyageur en prenant des louis d'or avoit en vue de les changer dans quelqu'autre place, car à Genève, à Livourne, le cours des louis, des sequins, et des autres monnoies d'or, varie perpétuellement; on en voit la valeur sur les agenda de change qu'on peut se procurer facilement; ces espèces ne sont considérées que comme marchandises.

Pise et Livourne.

Dans ces deux villes on tient les livres en piastres de 8 reaux; c'est la seule monnoie de change; on la divise en 20 soldi, dont chacun vaut 8 denari.

La piastre vaut 6 livres.

Le scudo d'oro vaut 7 $\frac{1}{2}$ lire de 20 soldi d'oro, ou 240 denari d'oro.

Le scudo corrente se nomme aussi ducatone, ducato ou piastre, il vaut 7 lire de 20 soldi di ducato, ou 240 denari di ducato.

Le teston vaut 2 livres : on le divise de la manière suivante :

Teston.	Lire.	Paoli ou reali.	Crazie.	Soldi di lira.	Quattrini.
1	2	3	24	40	120
	1	1 $\frac{1}{2}$	12	20	60
		1	8	13 $\frac{1}{3}$	40
			1	1 $\frac{2}{3}$	5
				1	3

Les monnoies ci-après sont désignées sous les noms de *moneta buona*, et de *moneta lunga* ; leur valeur diffère comme de 24 à 23, ce qui donne à la moneta buona un avantage de 4 $\frac{8}{23}$ pour $\frac{0}{0}$. On concevra facilement cette proportion en jetant les yeux sur le tableau suivant des monnoies de Toscane qui ont lieu à Livourne.

La doppia.	vaut	23 l. buona moneta,				ou	24 l. moneta lunga.		
Rouponno.	——	40	»	»	»	ou	41	9	$\frac{1}{4}$
Zequino gigliato . .	——	13	6	5	»	ou	13	18	»
Francescono. . . .	——	5	13	2	$\frac{1}{2}$	ou	6	19	»
Pezza ou livournine	——	5	15	2	»	ou	6	»	»
Simple piastrina. .	——	1	8	8	»	ou	1	10	»

On y passe facilement beaucoup de monnoies étrangères d'or et d'argent. La piastre de 8 reals est estimée sur le pied de 54 $\frac{1}{2}$ pence sterling ;

on a payé 25 livres sterling avec 47 sequins, 9 liv. 5 s. 8 den. moneta lunga.

CALCUL.

Si $54\frac{1}{4}$ pence sterling donnent 1 piastre de Livourne, combien donneront 25 L. sterl.

4 — 20

217 — 500

Piastres 110 12 de 8 reals, — 12

à 6 liv. de Livourne par piastres.

— 6000

660 — 4

3 12 — 24000

Livres. 663 l. 12 s. à 13 l. 18 s. moneta lunga pour 1 sequin. — 230

20 20 — 130

13272 278 — 20

2152 — 2600

205 47. seq. 9 l. 5 s. 8 d. moneta lunga. — 430

Les sequins varient constamment, la cote du change annonce leur valeur, ils sont regardés comme marchandises, ainsi que les louis, et autres espèces d'or.

Amsterdam.

Les livres de compte se tiennent en florins, stivers et pfennings.

Le florin vaut 20 stivers ou stuyvers.

Le stiver vaut 16 pfennings, banco et courant ; c'est-à-dire que cette monnoie est banco, et qu'il y en a de courante de pareille dénomination, mais de moindre valeur.

La différence entre l'argent de banque et le courant varie depuis 2 jusqu'à 5 pour % : on la nomme agio, cet agio est dans une fluctuation perpétuelle.

Le change d'Amsterdam sur Londres se fait en pounds, schellings, et grotes flamands, monnoie imaginaire pour répondre à la livre sterling.

1 livre, ou pound flam. vaut	20 schellings,	ou 6 florins.	banco ou courant.
1 schelling . . . . . . ——	12 grotes,	ou 6 stuyvers.	
1 grote flamand . . . . ——	$\frac{1}{2}$ stuyver,	ou 8 pfennings.	

Amsterdam remet ou tire sur Londres à raison de 33 schellings 3 et $\frac{1}{2}$ grotes flamands à 38 schellings flamands, plus ou moins, pour une livre sterling.

E X E M P L E.

Schellings.	Grotes	L.	Florins.	Stivers.	Pfennings.
34	5 $\frac{1}{2}$	1	1572	10	8
12		20 schel.	20		
413 $\frac{1}{2}$		12 penc.	31450		
8		240	16		
3308			503,208		
			200		
			120,769,920 | 36,508 pence.		

Divisez cette somme par 12 et 20, on aura l. 152. 2 sh. 4 gr. pour cent.

1000$^{l.}$	0$^{sh.}$	0$^{gr.}$	à 35$^{sh.}$ 4 $\frac{1}{2}$	96$^{l.}$	14$^{sh.}$	8$^{gr.}$	$\frac{1}{2}$
500	0	0		48	7	4	$\frac{1}{4}$
70	0	0		6	15	5	$\frac{1}{4}$
2	0	0		0	3	10	$\frac{1}{2}$
0	10	8		0	0	11	$\frac{1}{2}$
1572	10	8		152$^{l.}$	2$^{sh.}$	4$^{gr.}$	$\frac{0}{0}$

Le pair entre Amsterdam et Londres est estimé 36 sch. flamands banco pour une livre sterling.

MONNOIES EFFECTIVES.

Or.

Le ryder vaut 14 florins.
Le demi-ryder vaut 7 *idem*.

Argent.

Le ducaton.	vaut	5 florins	3 stuyvers	
Le demi-ducaton. . .	——	1	11 $\frac{1}{2}$	
Le quart de ducaton .	——	0	15	12 pfennings
La ryksdaalder (rixdale)	——	50 stuyvers, ou 2 florins		10 stuyvers.
La daalder	——	30 stuyvers, ou 1		10
Une pièce nommée achten twentig. . .				28
Le florin.	——	20 stuyvers.		
Le double florin . . .	——	40 *idem*.		
Staten gulden	——	60 *idem*.		
Le schelling	——	6 *idem*.		
Le sesthalf.	——	5 $\frac{1}{2}$ *idem*.		
Le dubbeltje.	——	2 *idem*.		
Le stuyver.	——	16 pfennings.		

Monnoie de cuivre.

Le duyt vaut 2 pfennings.

Dans ce tableau on n'a pas fait entrer le ducat, parce que sa valeur varie, et que la circulation de cette monnoie n'est pas exigée par le Gouvernement; c'est-à-dire qu'on peut les refuser, et que celui qui en est porteur ne peut pas forcer à les prendre. C'est une pièce d'or qui passe sans difficulté pour 5 florins et $\frac{1}{4}$; c'est-à-dire, pour 5 florins 5 stuyvers, quelquefois plus, rarement au dessous; le ducat vaut à peu près 9 schellings 3 pence d'Angleterre.

Rotterdam.

Les livres de compte se tiennent comme à Amsterdam; mais comme cette ville a beaucoup de relations commerciales avec l'Angleterre, les monnoies angloises y passent couramment.

La guinée a cours pour	11 florins	10 ou 11 florins 12
La couronne de 5 schel:	2	16
Le schelling........		11 stuyvers.

Province de Zélande.

Les livres de compte se tiennent comme à Rotterdam. La zeeuwsche riksdaalder vaut 53

stuyvers dans cette province, ce qui revient à peu près à 51 ½, ou 52 stuyvers courans de Hollande.

Le ducat passe à Rotterdam pour 5 florins 7 courans.

L'argent d'Amsterdam, et des autres villes de Hollande, gagne par le change un et demi à deux pour cent sur celui de Zelande, parce que le titre en est supérieur d'autant.

Une personne arrivant à Amsterdam, Rotterdam ou la Haye, ayant à négocier une traite de 50 livres sterling, tirée de Londres, recevroit (le change au pair, 36 schellings flam.) 540 florins banco ; à cette somme il faudroit ajouter l'agio d'un à cinq pour cent, si le pair est au dessus, mais il faudroit au contraire le soustraire si le pair étoit au dessous.

EXEMPLE

Liv. ster.	1	36 sch. flam.	50 l. ster.	540 fl. banc.
	20 schel.	12 grotes.	20	
	12 penc.	432	1000	
	240	8 pfennin.	12	
		3456	12,000	
			3,456	
			41,472,000 pfennings.	

Cette somme divisée par 16 et par 20, donne 540 florins banco.

24 | 0 | 41 472 00 | 0 16 | 172,800 20 | 1080 | 0
24 16 540
174 128
168 128
67 00
48
192
192
00

Les personnes qui voyagent en Allemagne, Suisse, et l'Italie, trouveront aux pages ci-après indiquées le change des villes principales qui se trouveront sur leur route :

De Hambourg à Hanovre et Brunswick.
Voyez la page 274
De Brunswick à Cassel 277
De Cassel à Francfort. 279
De Francfort à Manheim . . . . *id.*
De Manheim à Carslruhe . . . . *id.*
De Carslruhe à Bâle et Fribourg . . . . *id.*
De Bâle et Fribourg à Berne 281
De Berne à Lausanne. 282
De Lausanne à Genève . . . . *id.*
De Genève à Chambéry. 284
De Chambéry à Turin. 287
De Turin à Gênes.. . . . . *id.*
De Gênes à Pise et Livourne 288

OBSERVATIONS sur les monnoies turques et asiatiques.

J'ai déjà fait observer dans le cours de cet ouvrage que le titre des monnoies est très-bas dans tous les états du Grand Seigneur ; et en effet, il ne s'élève guère au dessus d'un tiers de fin. Le zurmachbub de Constantinople pèse 13 carats, le fundulki pèse 17 carats et ½, et passe pour cinq piastres.

La monnoie la plus courante est la piastre, dont la valeur varie de 20 pence à 2 schel. anglois; elle a cours dans tout le Levant, sur tout le cours de l'Euphrate, du Tigre, et à Bassora. Une piastre vaut 6 mamoudis. La roupie de l'Inde a pareillement cours; elle vaut 5 mamoudis et ½ : 1 sequin de Venise vaut 21 mamoudis et ½ : 4 mamoudis et ½ font 1 zelota.

Les voyageurs ne doivent pas oublier qu'il faut bien distinguer la piastre courante de la piastre en espèce, et dans tous les billets, lettres de change, marchés, en un mot, dans toutes les transactions de commerce, il faut prendre bien garde à ne pas stipuler l'une pour l'autre. La piastre en espèce se nomme *rumi* en turc, et *moneta buona* en italien, langue dont on se

sert communément dans les billets; cette piastre rumi a sur l'autre une supériorité de 6 à 10 pour 100. La piastre courante se nomme *moneta correntá*; et si on ne spécifie pas dans les obligations la piastre en espèce, on peut être certain d'être payé en piastres courantes. J'insiste principalement sur cet objet, parce que bien des voyageurs, dans la vue de diminuer leurs dépenses, placent leurs fonds à la grosse depuis l'Inde jusqu'à Bassora, opération sur laquelle ils gagnent de 18 à 20 pour cent; ils prêtent ensuite ces mêmes fonds à des caravanes, depuis Bassora, ou depuis Bagdad jusqu'a Alep; et sur cette seconde opération, ils gagnent encore de 20 a 25 pour cent. Ainsi, il est de la plus grande conséquence pour eux de stipuler bien exactement la monnoie dans laquelle ils doivent être remboursés.

D'autres voyageurs font leurs retours en perles des pêcheries du golfe Persique, et les vendent avantageusement à Alep, ou les apportent en Europe; cette spéculation offre également des bénéfices.

On pourroit aussi gagner les dépenses du voyage en portant avec soi une pacotille pour Bassora, ou même pour Alep; on peut aussi suivre la même marche en partant d'Europe,

pour aller dans l'Inde : cependant il ne faut pas compter sur une opération sûre et sans risque ; mais le voyageur aura la satisfaction de suivre sa marchandise, d'être sur les lieux, et de se persuader qu'il n'est pas trompé par des correspondans.

Mer Rouge.

Dans la mer Rouge, les monnoies consistent en carats et comassis, qui varient suivant leur titre ; mais les comptes se font en piastres et en cavears.

	liv.	sols	den.	s. sterl.
Le carat vaut.	»	»	1	$\frac{2}{7}$
7 carats valent 1 comassi ou	»	»	9	»
60 comassis valent 1 piastre d'Espagne . . . . ou	»	4	6	»
80 cavears font une piastre de Moka. . . . . ou	»	4	6	»
100 comassis valent 1 seq. ou	»	7	6	»
80 larins val. 1 tomand ou	3	7	6	»

1 sequin de Venise se change pour 2 piastres 25 cavears (*).

(*) Le major Taylor oublie de parler de l'écu de Hongrie, qui se trouve abondamment sur toutes les côtes de l'Arabie, dans la mer Rouge ; il passe avec la piastre d'Espagne pour la même valeur : nous les avons couramment passé pour 64 comassis. (*Voyez*

Il seroit assez inutile, et d'ailleurs très-difficile de détailler ici toutes les monnoies qui ont cours dans l'Inde; elles diffèrent toutes entr'elles suivant leur titre; mais celles qui sont frappées sous l'autorité du Gouvernement de la Compagnie angloise, sont sans contredit les meilleures. La roupie d'argent (*) et la goldmohur, qu'on prononce *goulmor*, sont les pièces les plus communes dans la circulation; la roupie d'argent doit peser 178.314 grains, la goldmohur doit en peser autant en or, et vaut 15 roupies d'argent (**).

---

les Voyages de Grandpré, tom. IV, p. 203). Nous n'avons point vu à Moka de piastres de Moka; peut-être M. Taylor a-t-il voulu parler de l'écu de Hongrie: nous y avons vu seulement des comassis, des piastres d'Espagne, des sequins de Venise, et toutes les monnoies de l'Inde; les écus de 6 liv. de France ne passent que comme les piastres d'Espagne.

(*) De toutes les monnoies de l'Inde, la roupie de Pondichéry est la meilleure, parce que son titre est invariable, et fixé par un édit du roi : elle se change toujours à raison de 213 ½ pour 100 piastres d'Espagne. La monnoie de Pondichéry a cessé de travailler depuis la guerre dernière; mais vraisemblablement elle va reprendre son activité. Cette roupie est la plus chère après celle qu'on nomme *sicca*. (*Voyez* les Voyages de Grandpré, tom. III, p. 57.)

(**) Elle a cours à Calcutta pour 16 roupies-sicca, avec un léger banta, qui n'a pas lieu sur les roupies Arcates.

L'intention du Gouvernement étoit de fixer le titre des monnoies d'or au même taux que le sequin de Venise, qui est reconnu pour le plus pur de toutes les monnoies connues; mais cette supériorité sur les pièces frappées chez les princes du pays les a fait toutes accaparer pour la fonte, et il en reste bien peu en circulation; ainsi l'or en usage dans le pays est de bas aloi.

Table des parties décimales de l'aloi qui se trouve dans toutes les monnoies de l'Inde, suivant l'essai fait à la monnoie de Bombay.

MONNOIE D'ARGENT.

Titre de l'argent d'Angleterre. .	7.50
Roupie de Bombay.	2.15
Roupie de Surate, nouvelle fabrique.	7.48
Roupie de Chanderry.	6.11
Pardoe d'or.	6.0
Nouvelle roupie Broach. . . .	7.75
Vielle *dite*.	11.66
Roupie de Pondichéry	3.41
Roupie nouvelle de Brodera. .	12.8
Vieille *dite*.	9.43
Roupie d'Ackerry	16.0
Crux de Bassora	58.3
Roupie Sultanny	7.0

Piastre d'Espagne, anno 1790.	10.7
Vieille piastre d'Espagne, de 4 réaux.	8.99
Ecu neuf d'Allemagne. . . .	12.19
Fanons frappés avec des écus d'Allemagne.	12.20
Fanons provenant de roupies Chanderry.	7.58
Fanons de Cannanore.	8.8
Vieux Fanons frappés à Bombay.	2.8

Monnoie d'or.

Titre de la guinée d'Angleterre.	8.83
Goldmohur sicca à 19 soleils. .	0.66
Goldmohur de Bombay. . . .	4.66
Pagode à l'étoile.	18.0
Hyderi houn.	19.0
Houn sultanin.	11.75
Fanons de Calicut.	46.50

Les fanons de Calicut contiennent 100 parties 17-50 de cuivre sur 29 d'argent.

Espèces qui ont cours au Bengale.

Les comptes se tiennent en monnoie imaginaire, nommée roupie courante, anas, et pice.

12 pices courans font 1 ana courant.

16

16 anas courans font 1 roupie courante.

Pour écrire la plus légère somme sur les livres d'un négociant, il faut d'abord réduire toutes les espèces effectives dans cette monnoie courante imaginaire.

1 goldmohur ou roupie d'or pèse 7 dw. 8 ½ gr. Troy. Elle a cours pour 14 ½ à 15 ½ roupies d'argent.

La monnoie d'argent la plus commune est la roupie sicca ; elle pèse 7 d. 11 ¼ gr. Elle se divise ainsi :

1 roupie sicca	=	16 anas,	pèse	179 d.	55 gr.
1 ana	=	12 pices,	pèse	11	12
1 pice	=		pèse		93

Le peuple se sert d'un coquillage (*conca veneris*) qu'on nomme cauris.

4 cauris font 1 gonda.

20 gondas, 1 pouni.

32 pounis, 1 roupie courante.

Au surplus, les cauris haussent et baissent suivant la rareté.

Monnoies de Bombay.

2 réas (*) valent 1 urdée, ou ourdi.

(*) Imaginaire.

4 réas valent 1 doogeney, ou double pice.

6 réas, ou 3 urdées valent 1 dobea, ou dabou.

8 réas, ou 4 urdées valent 1 fuddea, ou double pice.

3 ½ fuddeas, ou double pice valent 1 ana (*).

12 ½ pice, ou 4 anas valent ¼ de roupie (**).

25 pices, ou 8 anas valent ½ roupie.

50 pices, ou 16 anas valent 1 roupie.

5 roupies, ou 80 anas valent 1 panchea.

15 roupies valent 1 goldmohur.

Telles sont les monnoies courantes et imaginaires de Bombay; mais dans les comptes elles se réduisent à celles nommées ci-après.

100 réas font 1 quart, 4 quarts font 1 roupie.

Monnoies de Calicut et de Tellichery.

16 tars, ou vis, font 1 fanon gallie.
5 fanons font 1 roupie.

(*) Imaginaire.

(**) Imaginaire.

Monnoies de Batavia.

		liv.	sols.	d.
8 doits font 1 caiche, ou double kye	=	»	2	5
3 caic., ou doub. kye font 1 sattali.	=	»	7	5
6 caich., ou 2 sattalis font 1 souka.	=	»	1	3
15 caiches font 1 roupie	=	»	3	5
24 caich. font 48 stivers, ou 1 rixd.	=	»	5	»
39 caich. font 13 sch., ou 1 ducaton	=	»	8	5
1 rixdale vaut 60 stivers légers, ou 64 en paiement de salaires . . .	=	»	5	»
1 ducat d'or vaut 2 rixdales 12 stivers et 18 schellings	=	»	11	3
1 coupang du Japon, marqué, a cours pour 30 rixdales	=	7	10	»

Monnoies de Canton.

Dans toute la Chine, il n'y a qu'une monnoie au coin de l'état; elle est d'un très-bas aloi. On la nomme caiche ; on l'emploie à payer les paysans, les ouvriers ; elle sert sur-tout aux petits achats du bazar.

On tient les livres de comptes de la manière suivante :

		l.	s.	d.
10 caiches valent 1 candarine . .	=	»	»	$2\frac{3}{4}$
10 candarines valent 1 masse . .	=	»	»	8
10 masses valent 1 tale	=	»	6	8
3 tales	=	1	»	»

V 2

Poids.

	Oz	dwt.
1,000 tales doivent peser.	120	16
100 piastres d'Espagne.	88	13

	masse.	cand.	caiche.	
1 grain, poids de Troy	»	»	1.	7246
1 penny.	»	4	1.	39
1 once	8	2	7.	8146

L'or le plus fin, en Chine, est ce qu'ils nomment à 100 touches, ou sycée, c'est-à-dire or pur sans alliage; ainsi, si un lingot est à 93 touches, le titre est de 93 parties de fin sur 7 d'aloi.

On achète l'or au poids du tale, ensuite on en fait le prix en argent.

On achète aussi l'or au dessus ou au dessous de la touche; ainsi, lorsqu'un lingot est à 96 touches, s'il est vendu à 4 au dessous de la touche, il ne passera que pour 92, ce qui répond à neuf deux-dixièmes pour un deux-dixièmes d'or; mais si le marché est fait pour 8 au dessus de la touche, la touche étant de 96, le prix est de 104, ce qui revient à dix quatre-dixièmes d'argent pour un quatre-dixième d'or, c'est-à-dire dans le premier cas comme de 9 à 1, et dans le second comme de 10 à 1.

AVIS.

Les occupations multipliées de M. de Grandpré ne lui ayant pas permis d'ajouter au Voyage du major Taylor l'extrait suivant, puisé dans la Correspondance de cet officier anglais; les Editeurs ont cru devoir employer, à cette traduction, une plume étrangère, pour ne pas priver le public de quelques lettres qui, réunies dans le même ordre, servent à compléter le tableau de l'état des possessions anglaises dans l'Inde.

CONSIDÉRATIONS

POLITIQUES ET COMMERCIALES,

SUR

LES ÉTABLISSEMENS DE L'ANGLETERRE DANS LES INDES ORIENTALES,

EXTRAITES DE LA CORRESPONDANCE DU MAJOR TAYLOR.

ARTICLE PREMIER.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR L'ORIGINE DU COMMERCE.

L'HISTOIRE du commerce remonte aux anciennes époques du monde, et jusqu'au premier âge de la civilisation. A peine l'instinct de la nature et l'aiguillon du besoin eurent-ils rapproché les petites peuplades, que l'on vit commencer l'échange des productions respectives du sol et du climat voisins, pour les faire contribuer au bonheur de l'espèce, au moins à l'amélioration des individus ; et tel fut le

bienfait de ces premières visites périodiques, qu'en développant les germes du bien-être des premières familles du globe, elles établissoient en même temps les liens de l'union et la réciprocité des affections sociales, c'est-à-dire les élémens de la somme de félicité que la providence destine à l'homme sur la terre.

§ Ier. *Premier berceau du commerce.*

Ce premier mouvement du commerce institué par la nature, reçut encore bientôt de la mère commune un accroissement dont on ne prévit sûrement pas alors les conséquences infinies. Quelques hordes, placées par diverses circonstances sur le bord des rivières et des lacs, et environnées ou d'un terroir ingrat, ou de rochers aussi stériles qu'inaccessibles, imaginèrent d'aller demander aux eaux qui les avoisinoient l'aliment refusé par la terre.

Le spectacle d'un arbre tombé au milieu des flots, et nageant à leur surface, donna facilement l'idée de ces petits canots propres à la pêche, en côtoyant timidement, aux yeux de la famille, et le plus près possible, les bords du lac ou de la rivière. Ceux qui habitoient les rivages de l'Océan, rassurés par l'expérience et l'usage de quelques voiles, osèrent parcourir les côtes éloignées de l'habitation, soit pour trou-

ver une pêche plus abondante, soit pour l'utilité des écheanges.

Ces intrépides argonautes doivent être considérés comme les premiers instituteurs du commerce qui, dans la suite, étendit ses rameaux opulens sur le sein de toutes les mers qui baignent les continens; et les nations commerçantes ne peuvent, sans ingratitude, leur refuser la couronne.

§. II. *Accroissement de la navigation d'un pole à l'autre.*

Depuis cette époque intéressante pour tous les peuples du monde, on voit l'art de la navigation s'accroître, et les nations maritimes confier leur salut, leur nourriture, et souvent l'espoir des conquêtes, aux flots du vaste Océan.

Sur les côtes méridionales, le Chaldéen, ou l'Indien, comme on voudra, construit des bâtimens sur lesquels, dirigé par les connoissances astronomiques aussi anciennes que le monde, il s'avance au milieu de l'empire des mers, franchit des détroits, s'enfonce dans les golfes, aborde les îles, et découvre des archipels entiers, immobiles au centre des ondes écumantes.

Sous le climat de l'Ourse glacée, on voit de

très-bonne heure des peuples courageux, las de rougir leurs lances du sang des monstres du nord, ou de celui des baleines de la Baltique, descendre du pole vers les douces régions du midi, portés sur des vaisseaux construits des arbres de leurs immenses forêts, et, les armes à la main, chercher des établissemens dans des terres plus favorisées de la nature que celles qui avoient nourri leur enfance. Qui ne connoît les ravages et les conquêtes des Danois, des Norwégiens, et des Normands sur les côtes d'Angleterre, et sur celles de France en particulier ?

§ III. *Conjecture sur la découverte de l'Amérique septentrionale par les premiers navigateurs.*

Il n'est pas même encore bien démontré que l'audace nautique, l'insatiable curiosité, et la passion très-ancienne des découvertes, n'aient pas ouvert à ces premiers navigateurs les ports de l'Amérique septentrionale, et qu'ils n'en aient pas reconnu les côtes, plusieurs siècles avant l'expédition des navigateurs du sud de l'Europe. La proximité des deux continens, la possession de l'île d'Islande, placée entre leur pays et l'Amérique, et qui offrant une relâche assurée, diminuoit les longueurs, et faisoit évanouir

les dangers du voyage, appuient cette intéressante conjecture. Cependant n'est-elle pas un peu contrariée par le silence étonnant et absolu qui, jusqu'à Colomb, fut sévèrement gardé, non seulement sur la possibilité du voyage, tel qu'on vient de le dépeindre, mais même sur l'existence de la terre qui devoit en être le but ?

§ IV. *Époque du perfectionnement de la navigation et de l'étendue du commerce.*

Ce qu'il y a de bien assuré, c'est que malgré l'étendue et l'opulence du commerce des nations européennes avec le Levant, et dont on va parler dans la suite, ce n'est qu'à la découverte du passage dans l'Inde par le cap de Bonne-Espérance, fait en 1498, par Vasco de Gama, et à la connoissance du nouvel hémisphère par Colomb, en 1492, que l'on doit attribuer le perfectionnement de la navigation, et la naissance de ce commerce incalculable qui, depuis ce moment, ne cesse d'étendre ses conquêtes de l'orient à l'occident des terres et des mers connues sur le globe que nous habitons.

ARTICLE II.

ETAT ET PROGRÈS DU COMMERCE DE L'INDE DANS LES DIX PREMIERS SIÈCLES DE NOTRE ÈRE.

§ Ier. *Avantages des nations commerçantes.*

TOUT le monde sait que, dès l'origine des temps, les nations qui ont eu le bonheur d'obtenir la prééminence du commerce, ou même ses faveurs signalées, sont aussi celles qui sont parvenues à un degré de puissance qui a excité les craintes ou la jalousie des peuples voisins. N'est-ce pas à ce principe et à l'étendue de son commerce, que l'Egypte dut la plus grande partie de ses richesses et de sa célébrité? Les relations commerciales de Tyr, Sidon, et Jérusalem, sous le règne de David, ne sont-elles pas les sources opulentes de la prospérité de ces fameuses métropoles; et des ruines majestueuses de Palmyre et de Balbec, n'entend-on pas encore à ce moment sortir l'éloge du commerce et de ses immenses ressources?

§. II. *Les Arabes ont fait les premiers le commerce de l'Inde.*

Celui de l'Inde fut toujours regardé comme le plus brillant et le plus lucratif. Les Arabes, voisins de la riche péninsule, et peut-être les premiers navigateurs, comprirent de bonne heure le parti qu'on pouvoit retirer du transport de ses productions précieuses en tout genre, du centre de l'Asie vers les contrées de l'occident.

En conséquence, côtoyant l'Arabie et l'Inde, le long du golfe qui sépare les deux contrées, et revenant par la même route, les Arabes s'occupèrent vivement à rapporter à leurs voisins les superbes marchandises de l'Inde. Cette distribution se faisoit par le moyen des caravanes; et l'histoire nous apprend que, pendant un fort long espace de temps, ils continuèrent à fournir l'Egypte et la Syrie des richesses de l'orient, et d'une manière infiniment avantageuse aux vendeurs.

§ III. *Les Phéniciens succèdent aux Arabes dans le commerce de l'Inde.*

Immédiatement après on apperçoit les Phéniciens, formés de bonne heure à tous les

secrets de la navigation, aussi hardis, mais beaucoup plus entreprenans que les Arabes, s'emparer de la Méditerranée et de la mer Rouge, comme leurs voisins régnoient sur les bords de l'Océan. Alors Tyr devint le grand dépôt des marchandises de l'Inde; et les Phéniciens durent à leur propre industrie les productions de ce pays opulent, qu'auparavant ils tenoient seulement des Arabes.

§ IV. *Commerce des Grecs et des Romains.*

Toutes ces connoissances ayant pénétré dans la Grèce, Alexandre voulut visiter une contrée aussi célèbre. Ce conquérant pénétra dans l'Inde, et dès lors une nouvelle route fut ouverte à l'occident pour trafiquer par terre avec l'orient, en traversant l'Egypte et la Syrie.

Bientôt les Romains, maîtres de l'univers, ayant attiré par la voie de l'Egypte le commerce de l'Inde, jusqu'au pied du Capitole, on vit briller dans la capitale des nations les pierres précieuses, les perles, et les riches étoffes apportées du fond de l'orient.

Que penser du luxe d'un peuple, dont la femme d'un gouverneur de province pouvoit, aux jours de parure, étaler pour plus de

300,000 liv. sterling de diamans de toutes les couleurs, tandis que les deux fameuses perles de Cléopâtre, reine d'Egypte, ne s'élevoient pas à une valeur aussi considérable ?

§ V. *Hippalus aborde le premier à la côte du Malabar.*

Quelque avantageux que fût ce commerce pour ces anciens navigateurs, leurs voyages maritimes étoient encore très-bornés : alors le commerce de l'Egypte, de l'Arabie, et de l'Inde, se faisoit avec crainte, et seulement le long des côtes, en suivant exactement toutes les sinuosités du golfe Arabique où se trouve l'embouchure de l'Indus. Vers le temps où l'Egypte commençoit à porter le joug romain, Hippalus, célèbre navigateur, osa diriger sa course en droiture de Babelmandel aux côtes du Malabar : entreprise audacieuse pour le temps, mais qui donna une connoissance approfondie des moussons et des vents, dont le souffle périodique sur cette mer est devenu d'un si grand secours pour les communications du commerce.

§ VI. *État florissant du commerce de Constantinople.*

Dans le quatrième et cinquième siècles, l'his-

toire du commerce de l'orient le peint dans le plus grand éclat, au milieu des murs de Constantinople ; mais deux cents ans après, les ravages de la religion musulmane et l'établissement de l'empire des Sarrasins commencèrent à attaquer sa puissance et sa grandeur. Cependant des pertes assez fréquentes essuyées du côté de la Syrie et vers les bords de l'Euphrate, le commerce de la métropole du monde soutint encore assez longtemps son ancien éclat, et il lui fallut bien d'autres secousses pour lui porter un coup mortel.

§ VII. *Commerce d'Amalfi, port de l'Italie.*

Au neuvième et dixième siècles, les habitans d'Amalfi, petite principauté d'origine romaine, sur la baie de Salerne, eurent la gloire d'être les plus célèbres et les plus habiles commerçans avec l'Archipel et les contrées du Levant.

Cette foible colonie, composée de familles romaines, afin d'éviter les atteintes du despotisme, ayant fait voile pour Constantinople, et naufrage au promontoire escarpé de Minerve, résolut de s'établir dans les environs, et d'y fonder un dépôt du commerce du Levant. Bientôt une cour d'amirauté, à laquelle res-

sortissoient librement toutes les nations commerçantes autour de la Méditerranée et Constantinople elle-même, donne une haute idée des principes d'équité et des profondes connoissances des habitans d'Amalfi.

ARTICLE

ARTICLE III.

HISTOIRE DU COMMERCE DE L'INDE, DEPUIS L'ÉPOQUE DES CROISADES JUSQU'AU TREIZIÈME SIÈCLE.

§ Ier. *Venise, Gènes, et Pise, s'emparèrent du commerce du Levant.*

VERS la fin du onzième siècle, les Vénitiens, les Génois, et les Pisans, qui, en fournissant aux puissances croisées, pour la conquête de la Palestine, tous les vaisseaux de transport, avoient été vivement frappés de l'état de splendeur où le commerce de l'orient avoit élevé Constantinople, résolurent de le lui enlever, et de s'en emparer exclusivement. Le projet réussit en 1204, et les richesses de l'Inde ne payèrent plus leur tribut qu'à ces trois peuples de l'Italie.

§. II. *Principe de la considération des villes Anséatiques.*

Le milieu du treizième siècle vit se former la fameuse ligue Anséatique. Les villes de

Lubeck et de Hambourg, fatiguées des pirateries continuelles qui infestoient les mers du nord, firent une ligue de défense mutuelle. Bientôt près de cent cités des plus considérables, qui depuis les côtes de la Baltique s'étendent sur les bords du Rhin jusqu'à Cologne, prirent part à la confédération maritime, et composèrent la grande *Anse*, établie pour la sûreté et la prospérité du commerce dans ces parages.

Il faut observer ici que cette association formidable ne présenta pas seulement une barrière indestructible contre le brigandage des pirates, mais que de cet établissement sortit le premier système de commerce, et le premier plan de transactions mercantiles du moyen âge. Les Lombards venoient apporter les productions de l'Inde, à Bruges sur-tout, alors le plus brillant dépôt de l'association fédérative, d'où l'Anse se les faisoit arriver, par les fleuves, dans l'intérieur de la Germanie; et cependant les Lombards, en retour, rapportoient en Italie les marchandises du nord, aussi précieuses, et plus utiles pour eux que les productions de l'orient.

§. III. *Les Génois se rendent maîtres du commerce de l'Inde.*

Vers cette époque, les Génois, rivaux des Vénitiens, et jaloux de la supériorité que le commerce leur donnoit, résolurent de l'arracher de leurs mains. Leurs armes étant parvenues à replacer la dynastie de leurs anciens empereurs, sur le trône du Bosphore, les Grecs reconnoissans donnèrent à leurs libérateurs le Péra, ou le faubourg de Constantinople. Bientôt après, établis dans la Crimée, les Génois reprirent, pour arriver dans l'Inde par terre, la route qu'avoient tenue les Grecs du Bas-Empire, c'est-à-dire les parties septentrionales de l'Asie, et les déserts de l'Arabie, ainsi que le golfe Persique, l'Euphrate, et le Tigre, la mer Noire et la Méditerranée.

§ IV. *Les Vénitiens vont dans l'Inde par l'Egypte.*

Cependant les Vénitiens, désolés de ne pouvoir plus faire le commerce de l'Inde par la voie de Constantinople, imaginèrent de suivre les traces des anciens qui, par la route d'Alexandrie, transportèrent en Europe les marchandises de ce pays : la république se vit donc

obligée de conclure un traité avec les Sultans pour en obtenir un libre passage sur leurs terres.

Les Vénitiens, alors le peuple le plus industrieux et le plus entreprenant, tirèrent de ce plan de commerce d'immenses avantages. En prenant la route de la mer Rouge, qui, pour ainsi dire, lie immédiatement l'Europe à l'Asie, ils avoient nécessairement le bonheur d'abréger de beaucoup le temps du voyage employé par les Génois qui, réduits à transporter les marchandises par terre, ne pouvoient aller aussi vite ; en outre, étant parvenus à faire exclure, par l'autorité des Sultans de l'Egypte, tous les autres commerçans de l'Italie de la liberté dont ils jouissoient de traverser librement leur pays, ils devinrent bientôt les plus riches et les plus fameux commerçans du monde connu.

ARTICLE IV.

LE COMMERCE DE L'INDE AU TREIZIÈME, QUATORZIÈME, ET QUINZIÈME SIÈCLES.

§. Ier. *Le commerce civilise les nations du nord de l'Europe.*

On n'ignore pas qu'au treizième siècle une épaisse barbarie régnoit dans les parties septentrionales de l'Europe. Ce nuage avilissant pour l'humanité, commença peu à peu à se dissiper, à l'aide des relations commerciales, et de l'introduction des objets d'agrément et de sensualité, apportés dans ces régions lointaines. Le commerce avec les négocians étrangers, les relations de leurs voyages, leur habillement, les brillantes superfluités qu'ils affectoient d'étaler dans tout leur extérieur, adoucirent insensiblement le caractère, polirent les mœurs, et occasionnèrent une révolution importante dans des pays jusqu'alors inconnus ou dédaignés.

§. II. *Les Florentins font le commerce de l'Inde.*

Mais comment les richesses de l'orient pouvoient-elles se produire jusque sous les froides

régions du pole ? Les Florentins s'en étoient chargés. Ces fameux importateurs des productions de l'Inde avoient réussi, avec le secours des Flamands de l'Anse fédérative, d'établir aussi à Bruges le dépôt des marchandises recueillies dans le Levant. Ces articles précieux, vendus aux commerçans anséatiques, ou même aux ambulans qui parcouroient les foires et les marchés du nord, se répandoient ainsi par-tout, et jusque dans les climats glacés.

Très-peu de temps après, le goût pour les richesses ou les agrémens de l'Inde, peu à peu changé en une espèce de passion, et même de fureur, fut poussé si loin dans ces contrées barbares, qu'on en vit le peuple vendre, pour se les procurer, leurs chevaux, leurs bestiaux, et quelquefois jusqu'à leurs enfans.

Enchantés du succès prodigieux de leurs premiers efforts, les Florentins, alors les banquiers de l'Europe, ayant obtenu, par la conquête de Pise, un port dans la Méditerranée, s'adonnèrent, à l'exemple de leurs voisins, au commerce maritime. Quelque temps après, jouissant en Egypte des priviléges accordés aux Vénitiens, ils entreprirent de faire le commerce de l'Inde par la mer Rouge.

§ III. *Mahomet s'empare de Constantinople.*

Vers le milieu du treizième siècle, c'est-à-dire l'an 1454, le redoutable Mahomet, parvenu au trône des Césars, et ayant établi sa puissance sur les débris de l'Empire Grec, bientôt toutes les possessions territoriales des Génois dans la Crimée, tombèrent au pouvoir du conquérant; alors la route du commerce de l'Inde, par la voie de la Syrie et des parties septentrionales de l'Asie, fut entièrement fermée. Cependant comme l'Egypte offroit encore des communications avec l'orient, et que les Vénitiens s'étoient obstinément fixés dans ce pays, et n'y avoient point alors de rivaux, ils redoublèrent d'efforts pour tirer le plus grand avantage de leur heureuse position; ils y réussirent au point que les Génois tentèrent inutilement de s'établir à leurs côtés, et de partager les profits de leur commerce.

§ IV. *Effet de la prise de Constantinople sur le commerce de l'Inde.*

La prise du riche marché de Constantinople par les Turcs, opéra une grande révolution dans l'Europe commerçante, et l'Italie eut le

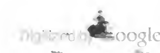
bonheur d'hériter une seconde fois du commerce et des célèbres institutions de la Grèce.

Alors les hommes-de-lettres et les savans fugitifs d'une terre profanée par l'ignorance et la barbarie, et traversant le golfe de Venise, apportèrent dans cette heureuse cité le dépôt infiniment précieux, le dépôt des connoissances humaines, et les productions de tous les esprits cultivés depuis l'origine du monde.

Alors aussi le commerce renaquit peu à peu de ses débris : des compagnies de Lombards, et de Juifs fixés ou ambulans en divers pays, recommencèrent à y porter les précieuses marchandises de l'Inde, comme ils le faisoient avant l'irruption des Mahométans. Les richesses du Levant, portées dans les ports de l'Egypte, et de là conduites en Europe par les Vénitiens, reprirent le cours accoutumé de l'entrepôt de Venise : elles furent répandues sur tout le continent par les commerçans juifs et lombards, qui s'adonnoient uniquement à cette importation.

§ V. *Découverte d'une nouvelle route aux Indes et de l'Amérique.*

Enfin arriva, sur la fin du quinzième siècle, l'immortelle époque de la découverte d'une



nouvelle route aux Indes par le cap de Bonne-Espérance, et de la connoissance de l'Amérique, qui donnèrent au commerce de cette contrée une étendue et un caractère supérieurs à tout ce qu'on avoit vu jusqu'alors.

ARTICLE V.

RÉFLEXIONS SUR LE COMMERCE.

§ Ier. *Avantages procurés par le commerce.*

A LA vue de l'état du commerce, depuis les deux brillantes époques dont on vient de parler, le philosophe, le patriote, et l'homme d'état, ne peuvent s'empêcher de se livrer à des méditations bien importantes.

On est forcé d'avouer, d'un côté, que depuis le siècle de Colomb et de Vasco de Gama, cette science n'ait acquis des connoissances infiniment précieuses; qu'elle n'ait développé des vues utiles à l'humanité; qu'elle ne lui ait procuré des jouissances multipliées et inconnues; les unes réellement avantageuses à l'espèce en général, et les autres ajoutant à ce que quelques classes d'individus appellent le perfectionnement de la société, et le bonheur de la civilisation; qu'enfin le commerce, depuis le quinzième siècle, ne soit parvenu à placer

sur son front la couronne de gloire et d'opulence dont l'aspect éblouissant a causé tant de jalousies nationales, et dont l'influence victorieuse a servi de base à plus d'un empire.

§ II. *Maux dont le commerce a été la source.*

Mais aussi quelle affligeante peinture présente l'Histoire décriée, et des moyens odieux employés par les peuples navigateurs pour enrichir le domaine du commerce, et des résultats funestes produits par la passion effrénée d'en étendre la superbe domination, et d'en posséder le sceptre exclusif!

Depuis quand, il est temps enfin de le demander aux spéculateurs de tous les partis, depuis quand la guerre et l'essaim des maux qui formèrent son cortége se sont-ils emparés de l'Europe? Depuis quand la discorde, teinte de sang, souffle-t-elle au dessus des nations, et sur-tout dans les cabinets de l'administration, les feux inextinguibles des rivalités, de l'usurpation, du massacre, et de la vengeance?

Interrogez les annales de la Vérité, et qu'elle daigne élever la voix. Le soleil n'est-il pas témoin que, du désir immodéré de posséder sans rivaux les productions inappréciables d'une terre

fortunée, qu'il ne cesse d'enrichir du feu de ses rayons, que de ce désir funeste, comme d'une source de calamités, se sont échappés les torrens de flammes et de poisons, qui, avec la plus irrésistible impétuosité, se sont répandus tout à la fois et sur le sol malheureux et dévasté dont l'avarice en fureur a voulu s'approprier la jouissance, et sur les nations ambitieuses qui, sous les enseignes meurtrières du commerce, ont entrepris d'élever son trône sur les débris de l'Inde, et près les bords du Gange épouvanté ?

Vérités incontestables, tristes vérités, dont tout le monde est forcé de convenir en secret, sur lesquelles le commerçant lui-même fait de profondes réflexions, en prenant la route du Bengale; mais qui, au résultat, n'aboutissent qu'à occuper ses loisirs, au sein de l'océan asservi, et à charmer l'ennui de la navigation!

§. III. *Impossibilité morale de remédier à ces maux.*

Une pensée plus désolante encore s'empare ici de l'esprit et du cœur du citoyen honnête et philanthrope; c'est que si le commerce, celui de l'Inde orientale sur-tout, a causé tant de ravages, versé tant de sang, ouvert tant de

tombeaux sur la terre des délices; si, par un redoublement affreux de malheurs, la guerre de l'Inde a toujours fait naître la guerre d'Europe; si le tonnerre allumé sous l'équateur a sur le champ, à travers les flots mugissans, envoyé la tempête jusqu'aux régions du pole boréal, il est horrible, mais nécessaire, d'avouer qu'on n'apperçoit point de remède à cette vaste calamité.

Oui, si par une révolution imprévue, désirable peut être, l'Angleterre pouvoit, renonçant aux fruits et à la gloire de son commerce, rétrograder en civilisation, abandonner son système politique, ne cultiver que les vertus agronomes et la science des combats, pour résister à l'invasion; cette situation, état paisible, modeste, à l'abri de l'agitation et des noirs orages, ne seroit-elle pas préférable à l'état de puissance, de grandeur, de fermentation commerciale, guerrière et diplomatique; écueils au milieu desquels vogue le vaisseau de l'Angleterre, aussi inquiète des nuages qu'elle assemble sur les trônes du continent, que de ceux que l'Océan renvoie sur l'éclat de son pavillon?

Quelque solution nationale ou philosophique que l'on donne à la nature du problème, on peut bien assurer que, vu l'état des choses et

la tournure des esprits, cette métamorphose politique et morale ne peut s'opérer volontairement en Angleterre; qu'elle ne sauroit être le fruit que d'une invasion complètement heureuse, dont le courage et le dévouement de la nation saura nous garantir.

Cependant, l'histoire des premiers peuples du monde ne nous permet pas d'ignorer ou d'oublier que, chez eux, la mollesse et l'abandon des vertus énergiques ont toujours précédé la chute de la puissance, et creusé de profonds abymes sous le siége brillant de l'autorité assoupie au sein des passions et des jouissances.

§. IV. *L'état de langueur et de mollesse infiniment à craindre pour l'Angleterre.*

Cet état de langueur et d'insouciance patriotique est le seul que l'Angleterre ait à redouter dans sa position : seul, il pourroit en fort peu de temps lui faire perdre l'empire du commerce, la resserrer dans sa possession continentale d'Europe, et bientôt lui ravir son existence et sa gloire; car on n'a jamais vu de puissance commerçante, une fois dépouillée des fruits de son industrie, demeurer debout et conserver son indépendance. Toujours, au contraire, on a été témoin que, dans cet état d'humiliation, ce

peuple, abattu sous le malheur, s'est complètement avili, et qu'insensiblement il n'a plus mérité d'être comparé pour la franchise, la loyauté, et le courage, avec les peuples les plus barbares. Ces hordes conquérantes qui règnent à ce moment sur les ruines de Carthage, autrefois maîtresse de la mer, sont une preuve sans réplique de cette assertion.

Combien l'Angleterre n'est-elle donc pas puissamment intéressée à prendre ces grandes idées en considération, à en faire le code de sa politique, et à sentir à chaque moment que son bonheur et son pouvoir reposent entièrement sur la conservation et la prospérité du commerce qu'elle a hérité de ses pères, et dont elle doit un compte fidèle à la postérité ?

§. V. *Réflexions à ce sujet.*

Qu'elle réfléchisse sans cesse qu'un pays comme le sien, dont les productions physiques suffisent à peine à sa consommation, dont la félicité, l'existence même, dépendent essentiellement du succès et de l'étendue de ses relations commerciales, est sans doute dans une position critique, et qu'elle ne peut un moment perdre de vue les sources opulentes du supplément de son bonheur et de sa puissance ; que

tous ses efforts, toutes les combinaisons de l'autorité publique doivent tendre perpétuellement à favoriser, à exciter, à récompenser l'instinct qui pousse les Anglois à s'adonner au commerce, à le propager, et à le faire fructifier par-tout où il peut prendre racine; à lui consacrer les capitaux des particuliers et les trésors de la nation, qui cessera d'être comptée dans le tableau de l'Europe, dès le moment qu'elle n'aura plus les moyens ou le talent de tenir d'une main l'épée de la guerre, et de l'autre la balance du commerce.

ARTICLE

ARTICLE VI.

DE LA LIBERTÉ DU COMMERCE DE L'INDE.

§. Ier. *Le commerce de l'Inde doit-il être permis à toutes les Nations?*

De tous les commerces qu'on peut établir sur le globe, celui de l'Inde est bien certainement le plus approprié à la situation politique et à la puissance spéciale de l'Angleterre. C'est de la conservation et de l'accroissement de sa prospérité, je le dis avec assurance, que dépend ce qu'elle aura toujours de plus cher et de plus précieux, sa liberté et son indépendance; l'une pour sa paix intérieure, et l'autre pour n'avoir rien à redouter de l'asservissement étranger.

Mais ici s'élève une grande question : ce commerce de l'Inde, si essentiel à la puissance britannique, et dont le versement précieux contribue autant à l'éclat de sa couronne qu'à la splendeur de la nation, ce commerce doit-il être absolument libre, ou concentré uniquement et

très-exclusivement entre les mains d'une compagnie de commerçans favorisés de la fortune, en état de faire face à toutes ses dépenses, et, en vertu d'un superbe privilége, opposant une barrière insurmontable à l'industrie et à tous les efforts des particuliers empressés, en enrichissant leur famille, de contribuer de leur tribut privé à la somme de prospérité que l'état doit aux opérations commerciales dans l'Inde? Voilà encore une fois la question importante qu'il s'agit d'examiner, non en commerçant avide, mais en homme droit et en patriote.

§. II. *Concessions de la Compagnie des Indes à quelques particuliers.*

Convenons, à la vérité, que depuis deux siècles à peu près la Compagnie des Indes a paru se relâcher un peu de l'étendue et du rigorisme de ses droits primitifs. Il est donc vrai qu'elle a bien voulu abandonner à ses capitaines et même à quelques autres officiers marchands, une foible partie de son vaste domaine, et c'est ce qu'elle appelle commerce privé; mais on doit aussi ajouter que tout cela se réduit à bien peu de chose, infiniment peu de chose, comparé à l'immensité de ce qu'elle continue de se réserver, et dont elle est toujours infiniment jalouse. D'ailleurs ce petit commerce, concédé de mau-

vaise grace, outre les droits de vente, de douane et d'accise, est encore grevé, au profit des prétendus bienfaiteurs, d'un droit de sept pour cent sur certains articles, et de dix-sept pour cent sur quelques autres.

La sévérité du monopole exclusif exercé par la Compagnie des Indes a donné lieu à d'interminables réclamations. En vain on voudroit vanter la générosité des sentimens dont on assure que cette association fait hautement profession; la vérité est que des cris soutenus et fortement appuyés se sont fait entendre de toutes les parties de l'Angleterre, et à ce moment le murmure est répandu par-tout. Le renouvellement ou l'abolition de la charte, pour le commerce de l'Inde, quand cette époque sera arrivée, donnera à la nation l'idée de l'opinion du gouvernement sur l'utilité ou le désavantage pour l'Angleterre du privilége absolu de la Compagnie.

§. III. *Conduite louable des ministres du roi, à l'époque du renouvellement de la charte du commerce de l'Inde, en 1794.*

Il est singulièrement juste de rappeler, à ce moment, l'exactitude et la bonne foi apportées publiquement, par les ministres du roi, dans la

multitude et la persévérance des recherches ; avant le dernier renouvellement de la charte commerciale de l'Inde, en 1794.

Ils étoient bien d'avis, par des raisons d'état majeures, de maintenir, quant au fond et quant à l'essentiel, le monopole de la Compagnie ; mais aussi il leur paroissoit de toute justice et de toute décence de le régulariser, en l'assujettissant rigoureusement à certaines restrictions qui, en ne faisant aucun tort à l'importance et à l'immensité de ses opérations, ouvroient plusieurs routes lucratives à l'industrie et au travail des particuliers.

§. IV. *Les ministres ne peuvent rien obtenir des directeurs de la Compagnie.*

Les vues modérées de M. Dundas furent désapprouvées ; et le ministre, conjointement avec M. Pitt, en engageant la Compagnie à prendre ces mesures en bonne considération, dit « qu'il » étoit assuré que la cour des directeurs seroit » bientôt convaincue par l'expérience qu'en » les adoptant, elle ne préjudicieroit pas à ses » intérêts ; mais que ces deux ministres n'étoient » pas assez heureux pour convaincre la Com- » pagnie de cette vérité ; et que si elle conti- » nuoit encore à considérer ces concessions

» (qu'on lui demandoit) comme des sacrifices
» d'une partie de leurs intérêts commerciaux,
» ils espéroient du moins, en ce cas, que, par
» complaisance pour eux, les directeurs ne re-
» garderoient pas ces sacrifices comme assez
» importans pour justifier leur refus d'en faire
» l'expérience ».

Des propositions, faites authentiquement par des hommes aussi éclairés que le chancelier de l'échiquier et le président du bureau du contrôle, méritoient certainement qu'on y eût quelque égard; elles furent inutiles, et la Compagnie se montra inflexible.

Ce n'est pas qu'elle n'en sentît vivement la justice et la convenance; mais les directeurs, gardiens de sa propriété, et instruits de ses intentions, ne purent se résoudre à y donner les mains : ils regardoient toute restriction légale imposée à l'association par des actes positifs, comme autant d'atteintes infiniment dangereuses à la dignité et à la puissance de leur privilége ; et ils auroient beaucoup mieux aimé accorder ce qu'on leur demandoit, à titre de concession, que d'être obligés de se soumettre à l'exigence des stipulations ministérielles.

§ V. *Réclamations efficaces des négocians libres de l'Inde.*

Ce fut en vain qu'un congrès nombreux et opulent des principales maisons de commerce des provinces et de la capitale présenta un système de nouvelles mesures et de conciliation, bien propre à ramener les esprits et à maintenir la paix entre tous les sujets de la couronne, les directeurs continuèrent de fermer l'oreille et de se roidir, lorsqu'une voix, plus forte et plus impérieuse, se fit entendre au fond de l'Inde, et fit plier toute résistance.

Un corps aussi respectable et aussi intéressant pour la Compagnie que l'est celui des négocians libres de l'Inde, hautement appuyé par de nombreuses et puissantes relations dans la Grande-Bretagne et de Calcutta même, adressant des plaintes amères, et nettement articulées, sur le joug de la Compagnie, et sur la multiplicité des subterfuges employés par ses subalternes, fit enfin ouvrir les yeux aux directeurs, et le marquis de Wellesley sentit qu'il étoit temps de faire efficacement redresser les griefs dont se plaignoit le commerce libre de l'Inde.

En conséquence, peu de temps après avoir été nommé gouverneur-général de l'Inde Britannique, il fit promulguer provisoirement, en octobre 1798, les seize articles suivans :

§ VI. *Promulgation d'un réglement provisoire, en faveur du commerce libre de l'Inde.*

1°. Que le bureau de commerce, en conséquence de l'autorité du gouverneur-général au conseil, loueroit pour le compte de la Compagnie des bâtimens dûment qualifiés selon les lois, pour faire voile dans cette saison avec les cargaisons du Bengale en Angleterre ; — et que les propriétaires auroient seulement la permission, sous les restrictions portées dans les articles XI et XII, d'occuper leurs propres vaisseaux avec leurs marchandises, pour être déchargés dans le port de Londres.

2°. Qu'il seroit reçu au secrétariat du bureau de commerce des soumissions de bâtimens, le 30 janvier 1799, ou auparavant, et que cette soumission renfermeroit les détails suivans : le nom du vaisseau des propriétaires, du lieu de leur résidence, et le nom du capitaine ; — par qui ce vaisseau a été construit ; — port du vaisseau, d'après la jauge du charpentier ; — quand le vaisseau seroit prêt à commencer son char-

gement; — quand il seroit prêt à sortir de la rivière.

3°. Que les vaisseaux qui ne sont pas actuellement dans le port, mais qui sont attendus, pourroient être soumissionnés.

4°. Qu'ils seroient loués à raison de leur fermage mesuré.

5°. Que si au temps marqué, un bâtiment n'étoit pas prêt à commencer son chargement, ou à mettre en mer, les propriétaires seroient, dans le premier cas, soumis au rejet de leur bâtiment, nonobstant la soumission acceptée; et dans le second, à une amende de 25 sicars de roupies par tonneau, payable au Bengale, à moins que le motif du retard ne fût approuvé par le gouverneur-général au conseil, ou par le bureau de commerce.

6°. Qu'il seroit loisible au bureau de commerce de faire jauger les bâtimens avant de les accepter, et d'en rejeter la soumission, sans être tenu d'en indiquer les motifs.

7°. Qu'il sera permis à tout bâtiment, après avoir déchargé sa cargaison en Angleterre, de retourner dans l'Inde, et d'y transporter des

marchandises, conformément à la loi, à l'exception de l'artillerie et des munitions de guerre.

8°. Que tout bâtiment qui n'auroit pas été enregistré en Angleterre, ou dans l'Inde, le seroit dans le Bengale, conformément au mode pratiqué à l'égard des bâtimens qui furent loués dans le Bengale, dans la saison de 1795 et 1796; et qu'il ne seroit permis à aucun bâtiment d'être chargé avant d'avoir été enregistré, ou jusqu'à ce que le certificat de son précédent enregistrement ne fût produit au bureau de commerce.

9°. Qu'il seroit pris au bureau d'exportation un manifeste des marchandises, pour pouvoir les embarquer de la même manière que cela se pratique pour les marchandises particulières, sur les bâtimens pris au service de la Compagnie en Angleterre.

10°. Qu'il est défendu par la cour des directeurs de transporter de l'Inde dans la Grande-Bretagne les articles suivans : la soie écrue, le thé, le nankin.

11°. Si la Compagnie le juge à propos, et non autrement, elle pourra employer la centième partie du tonnage dans chaque vaisseau pour les approvisionnemens de Sainte-Hélène,

au frêt de 12 livres sterling par tonneau. Le montant de ce frêt est payable à Sainte-Hélène, lors de la livraison des approvisionnemens, en espèces ou en traites sur la cour des directeurs, à soixante jours de vue, comme le gouverneur et le conseil de Sainte-Hélène le jugeront à propos.

12°. Le bureau de commerce ne chargera pas sur lesdits vaisseaux d'autres marchandises que celles qui sont mentionnées dans les articles précédens.

13°. Chaque vaisseau se chargera, franc de port, de tous les paquets qui seront envoyés par le gouverneur-général en son conseil, pour Sainte-Hélène, ou par le gouverneur-général de Sainte-Hélène en son conseil pour l'Angleterre.

14°. Les bâtimens ne doivent porter, sans permission, aucun passager de l'Inde pour l'Europe, ou de l'Europe pour l'Inde, ni d'aucun autre lieu quelconque, sous peine de 300 liv. sterling par passager, porté en contravention.

15°. Pour la sûreté des soumissions, et en exécution des engagemens, les soumissionnaires devront donner deux cautions, autres que les

propriétaires et les associés des maisons d'agence et de commerce, lesquelles cautions s'engageront par écrit.

16°. Le public, pour mieux connoître les autres conditions qui doivent être stipulées, n'a qu'à consulter le modèle de la charte-partie qui est imprimée.

§ VII. *Demandes adressées à la Compagnie par les marchands libres pour commercer dans l'Inde.*

Les réglemens et priviléges exigés par les marchands libres pour commercer dans l'Inde, dans les allées et retours, sont conçus en ces termes :

1°. La permission accordée par le marquis de Wellesley aux particuliers, d'envoyer leurs propres vaisseaux avec leurs cargaisons, pour leur compte, sera permanente ; cette permission doit s'étendre, autant qu'il est possible, à tous les arrondissemens des différentes présidences. Ces bâtimens, après leur arrivée en Angleterre, seront libres de retourner dans l'Inde, à toute époque postérieure, avec des cargaisons angloises, soit pour le compte des propriétaires, soit sur frêt ; et ils pourront à leur passage

relâcher pour prendre du numéraire métallique, du vin, etc.

2°. Permis à toute personne résidente en Angleterre de faire le commerce sur le territoire de la Compagnie.

3°. Il leur sera aussi permis d'agir de leur chef, ou comme agens sur le territoire, soit qu'il appartienne à des puissances d'Europe, ou du pays, soit directement, soit par les établissemens de la Compagnie, et cela par des bâtimens britanniques, ou de construction étrangère.

4°. Une partie des commerçans libres aura une patente de la Compagnie, pour résider en Chine; et des négocians résidans dans la Grande-Bretagne auront la permission d'importer de la Chine, soit directement, soit pour des établissemens de la Compagnie, avec des vaisseaux de construction britannique, certains articles sur lesquels la Compagnie ne porte pas ses spéculations.

§ VIII. *Observations sur les demandes du commerce libre.*

Il est inutile d'entrer en considération des motifs puissans, et long-temps médités à la

lumière de l'expérience, qui ont engagé les marchands libres à former ces quatre articles de demandes à la compagnie du commerce de l'Orient : il suffit d'en indiquer quelques uns.

Les marchands libres, à la fin du premier article, demandent à pouvoir se permettre des relâches, pour se fournir de numéraire métallique, de vin, etc. Il faut observer que les vaisseaux partis des ports d'Angleterre, pour reprendre la route de l'Inde, sont très-souvent portés à s'arrêter quelque temps dans les ports de Cadix, de Lisbonne, et du Brésil, pour y prendre des piastres, de même qu'à l'île de Madère, pour y prendre des vins.

Quant à la permission sollicitée par le contenu de ce même premier article, de se charger en retour des cargaisons angloises pour l'Inde, elle a rapport à la loi qui défend expressément à tout marchand et manufacturier, d'exporter de Londres des marchandises pour les établissemens de la Compagnie, ainsi que de les réexporter ensuite dans d'autres lieux ; ce qui est cependant évidemment nécessaire, vu l'incertitude de la vente et la variation des marchés.

Les dispositions de cette loi sont si sévères,

qu'il est même douteux si un associé d'une maison de Calcutta, ou de tout autre établissement dans l'Inde, mais résidant en Angleterre, ne la viole pas dans chaque transaction d'un port à l'autre dans l'Inde.

Dans l'article III, les marchands demandent qu'on puisse librement aller dans les possessions de l'Inde non appartenantes à la Compagnie, soit par la voie directe, soit par la voie indirecte, et même en traversant les établissemens des neutres, parce qu'il est notoire que, dans certains temps de l'année, il seroit très-dangereux de s'obstiner, ou d'être contraint à relâcher uniquement dans un port soumis à l'Angleterre.

L'article IV fait mention de la liberté demandée pour pouvoir résider en Chine; c'est que d'après les réglemens en vigueur, personne ne peut résider dans cet empire, toute l'année, s'il n'est pas au service de la Compagnie; d'où il s'ensuit que tous les négocians ou agens, qui se hasardent à y prolonger leur séjour, sont dans de continuelles perplexités; et il est sûr qu'il n'y a de vraiment tranquilles que les Anglois, qui n'étant point attachés à la Compagnie, jouissent en Chine de la protection des autres puissances de l'Europe; mais alors, il

est clair qu'ils ne peuvent être appelés légalement et avec sûreté dans aucune transaction faite en faveur d'un marchand établi, et résidant dans la Grande-Bretagne.

§. IX. *Observations particulières sur le commerce de la Chine.*

Les profits immenses du commerce de la Chine doivent faire de fortes impressions sur les demandes formées par le commerce libre, et engager la Compagnie à le favoriser de tout son pouvoir, puisqu'il est connu que, pour l'article seul du coton, le résultat du commerce particulier de l'Inde à la Chine s'élève à plus d'un million sterling. En outre les ventes très-considérables d'opium, de poivre, d'étain, et d'autres articles venant de l'Inde, de Malaga, de la Chine, et les achats immenses en retour, paroissent exiger impérieusement que les agens du commerce libre soient toujours sur les lieux; et sur-tout qu'on les mette à l'abri des caprices et de la dureté des *subrecarques*, c'est-à-dire de certains officiers employés sur les vaisseaux à diriger le commerce de la Compagnie. Ces officiers se sont rendus si odieux et si redoutables, que la principale partie de l'agence commerciale établie en Chine par les Anglois de l'Inde,

est, à ce moment, entre les mains des Perses et des autres naturels Indiens.

§. X. *Résumé en faveur de la liberté du commerce.*

A la suite de tout ce que l'on vient d'exposer sur l'état du commerce libre et exclusif de l'Inde, il est nécessaire de se résumer et de conclure en indiquant sommairement les rectifications indispensables à établir d'après les principes de la justice distributive, les droits respectifs, et la grande leçon de l'expérience.

D'abord, il est de toute évidence qu'une nation civilisée et persuadée qu'elle ne peut soutenir sa puissance et son lustre que par les émanations du commerce, doit essentiellement s'appliquer, et avant tout, à répandre ses premières faveurs sur tout ce qui a rapport aux transactions commerciales; que sa législature ne sauroit dès lors trop encourager le commerce d'exportation, parce que la liberté personnelle, et la plus étendue que possible, d'exportation des objets manufacturés par les individus de cette nation, est le plus sûr moyen d'augmenter la richesse des particuliers, et conséquemment la force de l'état.

Il

Il est également avéré que, faute d'encouragement et de liberté dans l'écoulement rapide et fructueux du produit des manufactures nationales, l'industrie se relâche, l'activité se ralentit, et la ferveur s'éteint; alors la paresse s'empare des ateliers; bientôt l'oisiveté amène ensemble la misère et les vices : les vices corrompent les mœurs, les désordres étouffent la population, les nerfs de l'empire sont nécessairement affoiblis.

Voulez-vous donc conserver à l'Angleterre l'état de vigueur, de constitution saine et robuste, sans lequel elle ne peut subsister; voulez-vous maintenir au sein de nos possessions cet esprit de grandeur, de patriotisme, et d'indépendance sur-tout, que nous avons hérité de nos illustres ancêtres? favorisez le commerce national, rendez-lui solemnellement l'aisance, la gloire et la liberté, qui sont les élémens de son existence, et les germes de sa prospérité; que quelques maisons puissantes, en un mot, soient un peu moins riches, mais que le corps du commerce, la première, la grande famille de l'Angleterre, soit plus considérée, et plus à même de servir essentiellement l'état, en exerçant librement l'art du commerce, et en lui consacrant en toute sûreté son temps, sa fortune, et son industrie.

§ XI. *Articles réservés à la Compagnie, le reste absolument libre.*

Il convient donc pour cela que les articles exclusivement réservés aux profits particuliers de la Compagnie des Indes Orientales, soient bien désignés, et en petit nombre, cependant en quantité suffisante pour ses établissemens politiques et militaires dans ce pays. On ne peut disconvenir, par exemple, que, dans le nombre des objets réservés, il faut nécessairement comprendre les armes, canons, boulets, bombes, les cordages, les munitions navales de toute espèce; on doit aussi excepter les provisions salées à l'usage des militaires et des marins, les étoffes de laine pour habiller les troupes, et tout ce qui concerne leur équipement : le reste doit être libre, permis à tout négociant anglois de l'Inde, ou de l'Europe.

Il est donc aussi nécessaire de permettre la libre exportation de tous les autres objets, de bonne foi, en renonçant à tout subterfuge, à toute interprétation arbitraire, et à toute restriction intérieure; il faut, sur l'autel de la franchise et de la concorde, faire une bonne fois le sacrifice généreux et sincèrement patriotique de toute obligation imposée par la Compagnie,

d'exporter une certaine quantité de produits, soit territoriaux, soit industriels, de cette contrée. N'est-il pas évident que, par ce moyen, on réduira le prix du cuivre et de quelques autres articles, qui s'augmente toujours, en proportion des clauses coercitives, non seulement pour les particuliers, mais aussi pour le Gouvernement lui-même.

La partie du commerce exclusif de la Compagnie doit être expressément restreinte à des objets de luxe, de commodité, ou de pur agrément, tels que les productions de l'Asie, en nature, ou manufacturées; et elle doit en être payée, soit par le surplus du revenu territorial, soit par les sommes provenantes des billets à courte échéance, faits aux individus, et surtout aux agens de la Compagnie.

S XII. *Nécessité de quelques priviléges au profit de la Compagnie.*

Cependant, en accordant tous ces avantages au commerce libre, il est souverainement juste de ne pas écraser la Compagnie; et la saine politique de l'administration britannique est spécialement intéressée à ce qu'elle conserve son lustre et ses richesses, cette association, dont le Gouvernement a tiré tant de secours, et dont

la prospérité, dès lors, doit être l'objet de sa vive sollicitude. La balance ici doit être au niveau; si les particuliers ont à se louer des concessions d'une nouvelle charte, il est dans les principes d'une équitable réciprocité, que la cour des directeurs n'ait point à gémir de sa complaisance et de sa loyauté.

1°. On ne peut lui disputer le privilége exclusif du commerce du thé avec la Chine, ainsi que celui du nankin et de la soie écrue: ses registres établissent ouvertement que, de tous ses commerces en deçà du Cap, ces trois articles sont les seuls qui lui aient présenté une source de gains, sur lesquels elle pouvoit compter; pour s'en assurer, qu'on s'arrête un moment à celui du thé, et par la différence frappante entre le prix de cette marchandise à la Chine, et celui qui a cours à Londres, on jugera d'un seul coup-d'œil de l'élévation des profits.

2°. Lorsque la Compagnie aura livré à la consommation intérieure du Bengale, ainsi que de toutes les autres provinces de l'Inde, et à des prix raisonnables, la quantité nécessaire d'opium, elle doit jouir du privilége exclusif pour tout le reste de cette préparation.

3°. Aux mêmes conditions, elle doit importer

sans partage, dans toute l'Angleterre européenne, le café Moka.

4°. Le Gouvernement doit aussi lui concéder, suivant toute l'étendue de son pouvoir, le monopole absolu du poivre, de la cardamome, et du bois de sandal, sur la côte du Malabar, et dans toute la superficie de l'Inde. Il seroit bien encore à désirer que la possession des îles hollandoises, que les succès de la guerre ont mises dans nos mains, permette à la Compagnie le commerce exclusif de toutes les épiceries qu'elles produisent.

On ne peut en même temps trop exhorter cette association puissante à simplifier, autant qu'elle le pourra, ses opérations de commerce, de manière qu'on puisse la mettre immédiatement sous la surveillance du bureau de contrôle, et ensuite sous celle du Parlement. Cette surveillance, activement et continuellement exercée par l'un ou par l'autre, ne deviendroit-elle pas, pour nos gouverneurs établis dans l'Inde, une barrière respectable, et infiniment plus puissante pour les maintenir, à cet éloignement, dans les justes bornes d'une autorité sage et nécessaire, que celle qu'on lui a opposée jusqu'ici par le mode de remise faite avec des billets privés?

§ XIII. *Justification du privilége de quelques articles de commerce dont la Compagnie de l'Inde doit jouir.*

L'avantage de la nation exige que le commerce de l'opium appartienne exclusivement à un grand corps de commerçans, parce que ce débit, fait par des marchands particuliers en parties morcelées, ne produiroit aucun bénéfice, à raison de la multitude des priviléges, et à cause de la concurrence qui engageroit les uns à vendre à plus bas prix que les autres, dans les marchés d'Orient.

Quelques négocians assurent que l'opium est à la Chine au nombre des marchandises de contrebande ; mais le témoignage uniforme des capitaines de vaisseaux qui y font ce commerce, démontre qu'aujourd'hui l'opium se débarque en plein jour dans les ports de l'Empire, avec lequel cependant il seroit de la bonne prudence de conclure un traité clair sur la vente de cet article, très-intéressant pour le commerce de l'Inde.

Celui du poivre, du bois de sandal et de la cardamome, qu'on trouve sur la côte du Malabar, se faisoit en grande partie, avant la

guerre, à Mahé, et dans d'autres places, par les François, par les contrebandiers, et quelques renégats de toute espèce. Comme il est bien à présumer qu'à l'époque de la paix, cette nation sur-tout relèvera ses factoreries, il semble dans l'ordre que ce qui nous restera du commerce de ces trois articles importans, soit remis uniquement entre les mains de la Compagnie d'Orient.

§ XIV. *Anecdote relative au commerce du riz dans les états de Tipoo-Sultan.*

Dans ces derniers temps, cette côte étoit garnie de plusieurs factoreries étrangères, occupées par des négocians de la plus basse classe, et qui, abandonnés de ceux de leur nation, étoient obligés, pour exister, de recourir à toutes sortes d'expédiens et d'artifices. Au commencement de la guerre contre Tipoo, en 1790, ces aventuriers s'avisent de monter des chaloupes et des bâtimens de toute espèce; à l'aide des pavillons étrangers, ils entrent dans les ports, les rivières, et les rades du Sultan: ils y achètent à bas prix plusieurs objets de commerce, mais en particulier du riz, et cela précisément à l'époque où l'on attendoit à chaque minute que notre armée d'Occident se

mît en marche pour garder ces mêmes greniers, que ces étrangers venoient de vider.

Sur l'avis qu'eurent les habitans de l'arrivée prochaine de nos troupes, redoublant de diligence, ils firent si bien, qu'à l'aide des vaisseaux étrangers, les François parvinrent à ne pas laisser une once de riz, de poivre, ou d'autre objet de commodité sur toute la côte, depuis Tellichery jusqu'à Goa.

§ XV. *Observation sur le commerce du Malabar.*

La Compagnie dépense des sommes très-considérables pour les frais du voyage, en retour de la Chine. La monnoie du Bengale, les lingots d'Europe, des lettres de change à un taux très-élevé, tirées sur la cour des directeurs, quelques productions de l'Inde et des manufactures de la Grande-Bretagne, sont consacrés à l'acquittement de ces frais. Le soutirement des monnoies de l'Inde en a si considérablement réduit les espèces courantes dans le pays, que l'effet, déjà très-sensible à ce moment, se fera bientôt sentir de la manière la plus alarmante.

Un bon traité de commerce ne pourroit-il

pas prévenir ce mal imminent? Si on y travaille un jour avec la Chine, on doit avoir pour but essentiel d'établir des droits fixés sur les différens articles de commerce, et abandonner le mode actuel, qui se réduit à la taxe des vaisseaux en masse; ce qui ouvre évidemment la porte à une multitude de fraudes, et à un torrent de malversations.

Il seroit sùr-tout bien essentiel d'épargner à la Grande-Bretagne, dans le cours ordinaire du commerce, une exportation annuelle de numéraire, en stipulant avec les Chinois qu'ils recevroient, au moins pour une certaine somme, les produits naturels de l'Inde, en paiement de leurs thés et de leurs autres marchandises. Cet arrangement paroît d'autant plus proposable, qu'aujourd'hui le poivre, le bois de sandal, et la cardamome, sont des articles très-recherchés par les Chinois; et alors n'est-il pas juste que, pour fournir la Chine de ces productions indiennes, la Compagnie fût maîtresse absolue de tout le commerce du Malabar, où on les recueille?

§ XVI. *Résumé général sur les priviléges de la Compagnie des Indes.*

En dernière analyse, la Compagnie doit sou-

tenir rigoureusement ses priviléges ainsi réduits, et même sévir contre tout commerçant qui oseroit les attaquer ou les violer ; mais il faut donner tout l'encouragement possible au particulier qui, respectant ces concessions exclusives, se livre paisiblement à toutes les autres branches libres du commerce immense des régions orientales. Je le dis avec la plus intime persuasion, et après y avoir long-temps et mûrement réfléchi, les sujets de la Grande-Bretagne doivent jouir des mêmes avantages et des mêmes facilités, que les sujets des puissances neutres ; et tous ceux qui commercent dans l'Inde doivent enfin être libres de toute entrave, de toute restriction, qui n'est pas évidemment et essentiellement nécessaire à l'existence et à la splendeur du commerce de la Compagnie des Indes Orientales, que tout anglois, tout patriote instruit, doit envisager comme une des branches les plus importantes et les plus respectables du Gouvernement de la Grande-Bretagne.

ARTICLE VII.

NÉCESSITÉ D'EXAMINER LA QUESTION DU COMMERCE LIBRE ET ÉTRANGER, LIÉ A CELUI DE LA COMPAGNIE DES INDES.

§ Ier. *L'Angleterre peut-elle, seule et sans secours étrangers, maintenir et élever son commerce oriental.*

Après avoir réglé les rapports commerciaux entre la Compagnie des Indes et l'industrie particulière, il est indispensable d'arrêter ses regards sur une question d'un ordre supérieur, et qui dérive naturellement de tout ce qui a été dit jusqu'ici sur les transactions commerciales dans l'Orient.

L'Angleterre seule, de ses propres forces, de ses moyens exclusifs, et sans le secours des capitaux et des bras des autres puissances, peut-elle se croire en état de suffire à l'étendue de son commerce des Indes, et même à sa plus grande prospérité possible? Si elle croit pouvoir le faire, peut-être sera-t-il de sa politique, de

sa sagesse même, de tracer autour de ses possessions commerciales, le cercle impérieux de démarcation, de demeurer au centre, et de ne pas souffrir que des pieds étrangers osent s'avancer sur cette circonférence. Mais si, au contraire, cette spéculation extrême n'est que l'exaltation de l'orgueil, ou le symptôme du délire, n'est-il pas temps d'y remédier, et de se livrer à des méditations plus sages et plus mesurées?

Malgré l'esprit du moment, et l'extrême difficulté de le retenir, ou de le ramener dans les bornes de la prudence et de la modération, je publie hautement que le désir d'augmenter notre commerce dans l'Inde, au delà d'une certaine proportion, répugne autant à la bonne politique, qu'à la justice elle-même.

Oui, certainement oui, il est au dessus des forces de l'Angleterre de prétendre, sans le secours d'aucune puissance, administrer comme il convient, et élever au dernier période de prospérité ses établissemens dans l'Inde : elle a nécessairement besoin de la coopération des bras étrangers pour étendre les manufactures des pays qui reconnoissent son autorité dans cette partie du monde, ou qui recherchent sa protection pour propager leurs arts, pour encourager leurs efforts dans le commerce, et sur-tout les travaux de l'agriculture.

II. *Les forces seules de l'Angleterre ne peuvent suffire à l'étendue de son commerce d'Orient et d'Occident.*

Il est bien certainement impossible d'imaginer à quelle hauteur pourroit s'élever un commerce qui, à raison de toutes ses branches et de tous ses accessoires, est inconstablement le plus considérable et le plus étendu de toute la terre, s'il pouvoit jamais arriver le cas où une liberté sage et mesurée de commerce, et la surveillance active et juste du Gouvernement, viendroient au secours de l'industrie, et seconderoient les libéralités de la nature.

Mais aussi peut-on ne pas avouer que le comble du délire politique seroit de suivre une route diamétralement opposée à ces principes éternels ? Qui pourroit, qui oseroit justifier notre imprudence extravagante si, au lieu de nous engager vivement à favoriser l'essor du talent commercial par des concessions fixes, claires, et circonscrites dans des bornes équitables, nous nous faisions une étude de l'entraver, et si, loin d'en être les bienfaiteurs, nous prenions le plaisir cruel d'en paroître les ennemis et les oppresseurs ?

Cette imputation, s'écrient certains spéculateurs, est au moins gratuite, et il est impos-

sible d'en indiquer le moindre fondement. Hélas ! la réponse n'est que trop évidente, et malheureusement trop à la portée de tout le monde.

Car enfin, qui ne s'apperçoit que notre monopole national tend directement à détruire la prospérité croissante de l'Inde, dès le moment que nous sommes invinciblement déterminés à n'employer dans notre commerce, trop étendu pour nos bras et nos capitaux, aucuns des bras, aucuns des capitaux des puissances étrangères ? Dès le moment qu'un faux patriotisme, un orgueil meurtrier, nous empêchent d'appercevoir ou de convenir que le champ de nos transactions commerciales, lui qui jusqu'ici a fait notre force et notre gloire, est enfin devenu, à force d'en reculer les limites, trop vaste, et sa bonne et saine culture, infiniment au dessus de nos forces.

Cette assertion capitale est réellement incontestable aux yeux de tout Anglois, tant soit peu instruit de nos affaires de l'Inde : il sent que nos moyens insulaires, et sévèrement exclusifs, ne suffisent pas, à beaucoup près, pour tirer tout le parti, tous les avantages que nous offrent le territoire et le soleil de l'Inde. Que sera-ce donc, lorsqu'à l'étendue de ce commerce magnifique nous joindrons toute la masse de celui de l'Occident, de la Médi-

terranée, de la Baltique, de l'Afrique, et de toutes les autres parties du monde ?

Devenons enfin sages, et véritablement patriotes ; exploitons avec nos moyens anglois tout ce qui peut être à leur portée ; faisons par nous-mêmes tout ce que nous pouvons faire ; mais gardons-nous d'imiter le propriétaire qui, par une fausse prudence, et par une économie ruineuse, s'obstineroit à ne vouloir absolument accorder à d'immenses héritages que les travaux et les sueurs de sa famille, sans jamais permettre que des forces étrangères et indispensables viennent au secours de l'impuissance de ses enfans.

§ III. *Idée qu'inspire au philosophe le système du commerce de l'Angleterre dans l'Inde.*

Le philosophe britannique qui jette un coup-d'œil attentif sur la législature nationale, relative aux rapports politiques et commerciaux de la métropole avec les grandes Indes, est vivement frappé, malgré lui, d'une réflexion bien importante.

A considérer, ou plutôt à approfondir le système d'entraves éternelles, mises à chaque moment, et à chaque moment aggravées sur nos Colonies Orientales, n'est-on pas porté à

penser, et peut-être à croire que la patrie, au lieu de les traiter avec la tendresse et les soins d'une bonne mère ; au lieu de les envisager comme des possessions assurées et permanentes, ne leur fait sentir que le poids du joug, ne voit en elles que des usurpations fortuites, dont le fer destructeur du conquérant doit se hâter d'enlever toute la moisson, sans s'inquiéter des suites, sans même daigner y laisser les germes de la nouvelle fécondité ?

Mais faisons donc, une bonne fois, faisons attention à l'immense dissimilitude qui, de toute évidence, existe entre une Colonie plantée et cultivée, et une Colonie « sortie de son » berceau (si puis parler ainsi) à l'aide des » principes qui constituent l'existence politi- » que, et des soins nourriciers de la mère- » patrie. On n'a pas, dis-je, assez remarqué la « différence qui existe entre une telle Colonie » et un vaste domaine acquis, lorsqu'il est en » plein rapport, et qu'il offre au génie du » commerce, des finances, et de l'économie » politique, les ressources les plus promptes » comme les plus rares ».

§. IV. *Étroite liaison de la prospérité du commerce de l'Inde à celle de l'Angleterre.*

Partons d'un principe certain et respectable pour

pour tout sujet affectionné de la couronne britannique. Pour soutenir la puissance de l'Angleterre, il est indispensable d'entretenir la splendeur de l'Inde, puisqu'indépendamment de plusieurs autres considérations politiques de la plus haute importance, on sait que nos possessions dans ce pays forment à la mère patrie un revenu annuel de plus de huit millions sterling (près de deux cents millions) : or, il est clair qu'on ne parviendra à opérer la prospérité de l'Angleterre et de l'Inde qu'en unissant, dans toutes nos possessions orientales, les intérêts du commerce avec l'amélioration du revenu et l'ampliation du produit de cette heureuse contrée.

Mais, le point fondamental solidement établi, je demande aux sectateurs du monopole national exclusif comment il est possible d'arriver à ce but si désirable, comment asseoir notre commerce de l'Inde sur des bases sûres et tranquillisantes, si, toujours esclaves aveugles du préjugé radical et de la vieille opinion britannique, nous nous faisons une triste gloire de fermer scrupuleusement les ports de l'Orient tant aux commerçans étrangers qu'aux commerçans libres de l'Angleterre ; si nous continuons à vouloir, par un amour-propre bien mal entendu, nous faire honneur de notre industrie, et ne

jamais invoquer au dehors les moyens qui nous manquent pour cultiver nos possessions opulentes, et en retirer tout le fruit qu'elles ne cessent de nous offrir?

§. V. *Plan d'association des étrangers au commerce de l'Inde.*

On ne me fera pas, je pense, l'injustice de croire que je veuille ouvrir, sans aucune restriction, la porte du commerce de l'Orient à des nations étrangères, et remettre dans leurs mains la balance du commerce. Mais, en posant d'un bras ferme les limites qui doivent décrire l'enceinte raisonnable accordée à leur industrie, qu'on n'aille pas faire la grande faute de priver, par ces restrictions, les naturels de l'Inde des avantages que leur donnent la nature, leur situation intérieure, leurs arts, et leurs manufactures; et ne convient-il pas, par exemple, afin d'encourager l'agriculture et les fabriques de la péninsule indienne, de donner la plus grande latitude possible à la libre exportation du produit de l'industrie et du travail de ses habitans?

Ces bases arrêtées, quel inconvénient y a-t-il de proposer la concession d'importer, sans entraves, aux Indes l'universalité des denrées, des productions, et des marchandises d'Angle-

terre ; bien entendu que cette faculté indéfinie ne peut et ne doit jamais s'étendre sur tout ce que la loi défend d'exporter ? Quel inconvénient alors de régler sagement que tous ces objets, sans distinction, chargés indifféremment sur des vaisseaux anglois ou étrangers, soient purement et simplement assujettis à certains droits, dont je vais parler dans un moment ?

§. VI. *Articles dont il faut encourager la libre exportation.*

Les articles qui réclament le plus hautement la liberté d'exportation se réduisent à seize.

Les laines de toutes espèces.

Les toiles de coton.

Les toiles de fil.

L'étain.

Le cuivre.

Le fer.

L'acier.

Les ancres.

Le fer travaillé, servant à la construction des vaisseaux.

Le fer en barre.

Les enclumes.

Les cordages.

Les provisions salées.

§. VII. *Droits à imposer sur les bâtimens anglois ou étrangers qui feront le commerce libre aux Indes Orientales.*

Je viens de le dire, il est de toute justice et dans tous les principes du commerce civilisé d'assujettir à quelques droits les bâtimens concessionaires de la liberté de négocier dans les Indes, soit nationaux, soit étrangers; et il est également dans l'ordre social que les premiers soient plus ménagés que les autres.

Ainsi, les bâtimens anglois, important aux Indes des objets manufacturés du pays, paieront un droit de deux pour cent.

Les vaisseaux étrangers, chargés des productions de l'Angleterre, en paieront un de quatre pour cent; mais, lorsque ces mêmes vaisseaux porteront dans l'Inde des marchandises produites par leur pays, ou de quelqu'autre contrée que de la Grande-Bretagne, ce droit s'élèvera à huit pour cent.

Les bâtimens anglois qui se chargeront de marchandises étrangères seront de même assujettis à huit pour cent.

Il est essentiel et très-juste de régler qu'aucun vaisseau national ou étranger ne sera libre d'importer ou d'exporter, des établissemens anglois dans l'Inde, aucun des objets de commerce exclusivement réservés à la Compagnie des Grandes Indes.

Il conviendroit aussi que l'acte de navigation réglât d'une manière nette et précise l'importation en Angleterre des productions de l'Orient, lesquelles ne pourroient être chargées que sur des bâtimens anglois; et ces mêmes bâtimens seroient déchus du bienfait de ce privilége, s'ils ne venoient pas directement de l'Inde.

Dans le cas où les besoins de l'état ne s'y opposeroient pas, il seroit à propos de libérer de toute espèce de droit les objets d'importation qui servent d'aliment à nos manufactures; mais comme il est bien difficile d'amener d'abord les choses à ce point délicat, il faut au moins, par rapport à ces articles, se contenter du droit imposé sur les marchandises de même espèce, arrivant des Indes Orientales.

Aucun négociant raisonnable ne peut être admis à se récrier contre un surcroît de taxe imposé sur les objets de luxe, puisqu'indépendamment de la considération morale,

il est clair que le marchand sera facilement indemnisé de cette avance, en débitant des articles qui ne peuvent convenir qu'à des citoyens fort en état de les payer.

Alors il seroit permis aux vaisseaux de la nation d'importer au sein de la métropole, à certaines conditions, et d'après l'acquit du droit à établir clairement, tous les objets naturels ou manufacturés que fournissent les Indes Orientales; mais toujours en appliquant une sévère exception sur les marchandises réservées à la Compagnie, ainsi que sur celles qui blesseroient les bénéfices du commerce intérieur et exclusif des manufactures de la Grande-Bretagne.

S VIII. *Éloge des fabriques de coton en Angleterre.*

Au reste, il n'y a en Angleterre que les fabriques de coton et de soie, auxquelles notre commerce de l'Inde puisse apporter un préjudice bien réel.

Les premières sur-tout méritent à tant d'égards la protection particulière de la législature! Elles sont les plus florissantes, les plus belles et les plus superbes, dont aucune nation

puisse se vanter, quoiqu'il soit encore possible d'y ajouter un nouveau degré de perfection ; et aucun état de l'Europe n'offre en ce genre des établissemens qui puissent, je ne dis pas égaler leur magnificence et leurs richesses, mais qui osent même rivaliser avec elles pour l'exécution et pour la beauté.

On estime que l'Angleterre et l'Écosse entretiennent 410,000 ouvriers, occupés dans les manufactures de coton.

Hommes..................	180,000
Femmes..................	110,000
Enfans..................	120,000

La quantité de coton importée et fabriquée, se monte à 32,148,906 livres angloises ; ce qui, à 18 deniers par livre, s'élève à 42,110,167 liv. 19 sous sterling : à quelle somme doit se monter ce seul article, lorsqu'il sort des manufactures ?

La matière que je traite est très-étendue, et susceptible de beaucoup d'autres réglemens nécessaires au commerce libre, qu'il seroit fort aisé d'indiquer et de toucher, si jamais, de bonne foi, on en vient là. Je finirai cette énumération par quelques objets plus intéressans pour les bâtimens étrangers.

Ces bâtimens, chargés des marchandises suivantes de l'Inde, seront assujettis aux droits ci-détaillés :

Sucre brut	12 pour cent.
Mousseline	2
Indigo	12
Chanvre	12
Soie et étoffe de soie et de coton du Bengale	6

Les droits sur les autres articles, seroient établis d'après les mêmes bases.

ARTICLE VIII.

OBSERVATIONS SUR LA NATURE DES PROPRIÉTÉS TERRITORIALES DANS L'INDE, ET SUR LEUR RAPPORT AVEC LA CULTURE DU SOL ET LES MANUFACTURES.

§ Ier. *Caractère des peuples agricoles.*

Il est temps de fixer, avec la plus sérieuse attention, l'état des individus employés dans les fabriques de l'Orient, ainsi que la nature des propriétés locales, productives des matières brutes, dont s'alimentent les fabriques.

On l'a dit depuis long-temps, les hommes appliqués à la culture des terres, lorsqu'on les laisse jouir du fruit de leurs sueurs, et s'approprier une partie de la récolte, sont d'une constitution physique plus forte, et de mœurs plus pures : ils ont en général des inclinations beaucoup plus portées à la vertu et à l'honnêteté, que bien des classes de celles qu'on honore dans la société.

Il y a même un caractère de dissimilitude frappant entre le peuple agricole et les familles enfermées dans les manufactures. L'industrie des premiers, ainsi que leurs travaux, sont plus stimulans, plus actifs, et moins uniformes que ceux des seconds : leur genre de vie exclut cette paresse sédentaire et sans élan, qui fixe le fabriquant dans son atelier ; et ce n'est que de son labeur que l'agronome attend tous les élémens de sa subsistance.

§ II. *Motifs qui doivent engager l'Angleterre à favoriser l'agriculture dans l'Inde.*

Outre que c'est de l'agriculture que le commerce reçoit son existence, et les premiers objets de ses spéculations, il est bien essentiel de ne jamais perdre de vue que c'est elle qui produit cette race d'hommes sains et robustes qui, en temps de paix, sont la gloire de la nature, et les plus intrépides défenseurs de la patrie en temps de guerre. De là il est aisé de comprendre qu'une nation qui, par le moyen du commerce, s'élève au faîte de l'opulence, si, en même temps perdant le goût de l'agriculture, elle néglige la source des recrutemens de sa milice, elle s'expose aux plus grands désastres, et ne s'apperçoit pas de l'abîme qui se creuse sous ses pas.

C'est en méditant profondément ces grands, ces immuables principes de l'économie politique bien entendus, que nous concevrons enfin tout l'intérêt que nous avons à améliorer le sort des cultivateurs indiens. Ne pouvant à cet égard tout développer ici, je vais au moins indiquer quelques articles de perfectionnement.

§ III. *Projet pour l'amélioration de l'agriculture dans l'Inde.*

Dans le Bengale, il faut donner le plus grand encouragement à la culture des cannes à sucre, de l'indigo, du pavot, de la soie écrue, du cacao, et du café. Je propose l'établissement de greniers publics, et, lorsqu'ils seroient pleins, d'ouvrir les portes à l'exportation sans aucun droit.

Le grain, dans les années abondantes, est à trop bon marché dans cette partie de l'Inde; les greniers publics préviendroient la disette ou la rareté; mais ils empêcheroient aussi que le prix du grain ne s'élevât trop haut.

Les manufactures de mousseline emploient plusieurs milliers de fabricans indiens : il est donc démontré qu'il faut encourager les manu-

factures, puisque c'est de là que l'industrie naturelle des habitans tire les moyens d'assurer la subsistance à un nombre infini d'individus qui, sans cette ressource inépuisable, se verroient, eux et leurs malheureuses familles, la proie de la faim et du désespoir.

§ IV. *Projet des partitions territoriales dans les possessions indiennes.*

Mais tous ces encouragemens ne produiront que de médiocres effets, si l'on ne se résout enfin à diviser en petites portions l'immense territoire consacré à l'agriculture; c'est le seul moyen évident de donner un puissant essor à l'industrie, et de faire fructifier la culture au centuple. Ecoutons sur cette matière le savant professeur Ogilvie :

« Toute la propriété territoriale du Bengale,
» et des autres provinces que notre Compa-
» gnie des Indes a acquises, est aujourd'hui
» à la disposition absolue de cette Compagnie
» et du Gouvernement britannique. Jamais plus
» belle occasion de donner au monde un grand
» exemple d'un établissement juste et équitable
» de propriété territoriale ne se présente à une
» société d'hommes très-capables d'appercevoir

» en quoi consiste le meilleur parti qu'on peut » tirer de cette circonstance.. en établissant » des lois bienfaisantes et durables ».

§ V. *Idée de l'Auteur à cet égard.*

Quant à moi, je propose « que les rentes de » chaque ferme soient converties, pour jamais » en franc-fief; et qu'on transporte en même » temps toutes les taxes des terres, et toutes » les charges publiques, avec toutes les aug- » mentations accidentelles, qui peuvent sur- » venir, du propriétaire foncier au nouveau » possesseur du franc-fief, autrefois son tenan- » cier. Par cette loi, ce dernier acquerra la » sûreté de sa nouvelle possession; et le pre- » mier propriétaire foncier une exemption lu- » crative, au lieu de l'augmentation incertaine » d'une rente oppressive ».

§ VI. *Manière juste et sage d'apprécier le plan d'amélioration proposé par l'Auteur.*

Un écrivain philosophe, qui discute des matières politiques, sur-tout pour peu délicates qu'elles soient, doit être prudent, et ne jamais rien dire qui, en choquant les idées routinières, blesse certains esprits, toujours prêts à se venger

et à donner à des conseils sages et réellement patriotiques des couleurs défavorables, et des interprétations calomnieuses.

Ainsi, lorsque, de bonne foi et sans aucun intérêt particulier, je propose des changemens dans la nature des propriétés indiennes, on doit bien se garder de penser que mon idée soit d'opérer brusquement, et d'un seul coup, une pareille révolution. Je ne prétends ici attaquer ni les lois établies, ni l'autorité de la législature, ni sur-tout le droit sacré de propriété.

Je désire seulement ouvrir de nouvelles vues, engager le gouvernement à les examiner dans tout le calme de la sagesse ; et, s'il en trouve quelques unes dignes de sa sanction, à les réaliser peu à peu, selon l'occurrence des évènemens, et sans jamais se vouer à ces innovations despotiques et générales qui, pour l'ordinaire, font plus haïr l'exécution qu'aimer la chose même.

En deux mots, faire sur la nature des propriétés territoriales dans l'Inde des lois qui, en améliorant le sort du cultivateur, favorisent tout à la fois son intérêt personnel et celui du propriétaire, qui tendent à favoriser la po-

pulation et la richesse du pays ; or je dis que rien n'est plus opposé à ce plan très-sage et très-patriotique que les substitutions, et l'excessif monopole des fermes.

ARTICLE IX.

DES PUISSANCES DE L'INDE, ET DE LA TACTIQUE DE LEURS TROUPES.

§ Ier. *Tableau des grandes puissances actuelles de l'Inde.*

Les grandes puissances actuellement subsistantes dans l'Indostan, et que le succès des armes a élevées sur les débris de l'empire de Tamerlan, sont les Marates et le Niza, ou le Soubha du Décan; car le trône de Tipoo-Sultan est anéanti : les sheicks ne doivent pas être passés sous silence; et il faut se souvenir que la crainte récente de l'invasion de Zemawn-Shaw, arrivant des contrées au delà de la rive occidentale de l'Indus, mérite, dans la crise actuelle, la plus sérieuse attention.

Quoique cet homme ne puisse être compté au nombre des puissances de l'Inde, cependant il faut en faire mention dans le tableau des forces indigènes de l'Indostan, et son nom doit figurer dans l'opinion approximative de l'influence de chaque chef indien en particulier,

lier, sur la durée ou la chute de nos possessions dans cette partie de la terre.

§ II. *Les Marattes : limites de leur empire.*

Le redoutable empire des Marattes est, dans l'Indostan, de la première importance politique. Ce sont les ennemis jurés et implacables des Mahométans, et les meilleurs soldats de l'Inde.

« L'empire des Marattes, dit un voyageur
» très-accrédité, est d'une vaste étendue; il
» a près de 1,200 milles de longueur, en sui-
» vant les frontières de l'empire de Tipoo et
» du Nizan dans la direction nord-est, depuis
» Goa, sur la côte du Malabar, jusqu'à Ba-
» lassore, dans Orissa, où il joint le Bengale :
» il a plus de 1000 milles de largeur au nord-
» ouest. Il touche aux confins des états anglois,
» et de leurs alliés, sur les bords du Gange
» et du Jumnah, au territoire de Sieks, à
» Panniput, lieu devenu fameux, en 1761,
» par la dernière défaite mémorable qu'éprou-
» vèrent les Marattes, qui disputoient alors
» l'empire à toutes les forces réunies des Ma-
» hométans.

» De cet endroit, y compris la grande usur-
» pation sur les anciennes limites orientales

» de la contrée du Raja d'Ajmere, il y a en» viron 260 milles, dans la direction du sud » jusqu'à la petite principauté Indou de Kotta, » et delà, en suivant le cours du sud-ouest, » 540 milles jusqu'à l'extrémité de la Soubabie » de Guzurate au Duaka, qui renferme toute » cette fertile province ; de là, le long des » côtes maritimes de Cambaye et du Malabar » jusqu'à Goa, on peut estimer la distance de » 800 milles.

» Ainsi l'empire immense des Marattes à » l'est comprend 19 degrés de longitude, » près la parallèle de 22 degrés nord de latitude, » depuis les bouches de l'Indus, jusqu'à celle » du Gange, et environ 13 degrés de latitude » nord, depuis le Kistnah jusqu'à Panniput ; » ce qui comprend au moins une surface » de 400,000 carrés géographiques, et forme » plus du tiers de l'Indostan, en y compre» nant le Décan. Cet espace peut être égal » en dimension à tous les états des Anglois, » et de leurs alliés dans l'Inde, en y joignant » ceux de Golconde et de Mayssour ».

§ III. *Revenus de l'empire Maratte.*

Il s'en faut bien que les revenus de cette domination soient proportionnés à son étendue ;

car d'après les calculs les plus exacts, on ne les fait monter qu'à 16 millions sterling (384 millions tournois).

§ IV. *Forces militaires des Marattes.*

Les forces des Marattes consistent en 210,000 chevaux, et 64,000 fantassins, dont voici le tableau :

	Crores.	Lacs.	cavalerie.	infanterie.	total.
Paishwa.	4	—	40000	20000	60000
Dowlut-Row-Scindie .	6	—	60000	30000	90000
Bouncela	3	50	50000	10000	90000
Holkers.	1	50	30050	400	34000
Quyacquar.	1	—	30000	——	30000
TOTAL. . . .	16	—	210000	60400	274000

§ V. *Différens corps de l'armée Maratte.*

La cavalerie est composée de quatre classes.

1°. Les Kassey-Pagah, ou troupes domestiques.

2°. La cavalerie de Sella-Daurs.

3°. Les volontaires.

4°. Les Pindarees, ou Looties.

Les Kassey-Pagah, ou troupes domestiques, s'appellent *bourgoers* : ils reçoivent 8 roupies

de paie par mois. Le Gouvernement les fournit de chevaux, et les entretient.

Les Sella-Daurs forment une milice curieuse, et dont aucun pays ne peut offrir de modèle : ils sont chargés d'élever des chevaux pour le service de la cavalerie de Mahratta, et touchent 35 roupies par mois, pour chaque cheval qu'ils peuvent fournir. Il est très-ordinaire de voir un de ces Indiens entrer dans la carrière avec une seule jument, et, dans fort peu d'années, être en état de donner à l'armée jusqu'à trente et quarante chevaux excellens.

Ce cavalier ne répond à aucun supérieur particulier, et il est parfaitement libre de choisir de l'occupation par-tout où il en peut trouver : lorsqu'il a déterminé où il veut établir ses haras, il commence par les clore ; et laissant ses chevaux dans cette enceinte, aux soins de sa famille chargée de les élever et de les dresser, il va au camp avec ce qu'il peut y amener d'élèves en état de combattre. Cependant sa race croît chaque année; car il garde avec le plus grand soin, chez lui, les jumens poulinières; et c'est à l'extrême attention que ces cavaliers portent à la propagation de ce bel animal, que les Marattes peuvent mettre sur pied ces corps innombrables de ca-

valerie qui, descendant de leurs montagnes, se répandent tout-à-coup dans les plaines, où tout est saccagé, détruit, ou emporté.

Les volontaires élèvent leurs chevaux eux-mêmes : ils reçoivent depuis 40 jusqu'à 50 roupies par mois, selon la qualité de l'animal.

Les Looties, ou Pindarees, sont de vrais pillards qui n'ont d'autre paie que leur butin. C'est un spectacle horrible que celui d'une bande de malheureux, sans principes d'humanité, qui, lorsqu'ils sont les plus forts, se livrent, sans pitié et sans remords, à toutes les espèces d'excès, portant par-tout le fer et la flamme, n'épargnant ni le sexe, ni l'âge, ni l'amitié, ni la foiblesse, et uniquement satisfaits lorsque, ivres de fureur, ils sont parvenus à tout détruire, et à faire tout disparoître dans l'endroit où ils ont exercé leurs ravages.

Le cimeterre et la massue arment les Kassey-Pagah; les Sella-Daurs, et les volontaires se servent de longues lances et de sabres recourbés; les Looties sont libres dans le choix et l'emploi des armes. Comme le service de la cavalerie est réputé le plus honorable, on conçoit aisément que presque tous les cavaliers sont Indous.

§ VI. *L'infanterie des Marattes.*

L'armée de l'infanterie est divisée en bataillons réguliers; les Néziles, ou hommes à massues, et les Arabes-Beyracs.

Les bataillons réguliers ont le même exercice et les mêmes manœuvres que les troupes européennes; ils sont commandés par des officiers d'Europe; mais ils n'ont ni uniformes, ni beaucoup d'attachement à la discipline militaire. Les Néziles sur-tout sont indisciplinables, et n'obéissent à personne. Dans le feu du combat, les Arabes, quoique très-courageux, n'écoutent pas la voix des officiers supérieurs, et ne prennent les ordres que de leurs chefs particuliers: leur manière de tenir la campagne est fort embarrassante pour des troupes régulières; car, vagabonds comme tous les pillards, ils joignent, en présence de l'ennemi, la plus grande adresse dans les évolutions, à la bravoure la plus déterminée.

§ VII. *Division de leur armée.*

Les Marattes divisent leur armée en trois corps; les troupes légères, sous le commandement de celui qui porte le *jerryput*, ou grand drapeau fédéral, forment la première colonne.

Cette division, dont le chef remplit un office équivalent à celui de général de l'armée, s'appelle *Cherryfondge*. La division du centre se nomme *Becchlasakar* : c'est un corps de réserve que rien n'embarrasse. La troisième, commandée par le *Paishwa*, contient le parc d'artillerie, et protège les provisions et les bagages de l'armée ; elle s'appelle *Boongu*.

N'oublions pas de remarquer que, dans les armées des Marattes, l'artillerie, toujours extrêmement nombreuse, est dans un état pitoyable : elle est sous la direction d'un officier principal, qui a grand soin d'employer le plus qu'il peut de renégats européens.

§ VIII. *Traité des Anglois avec le chef des Marattes.*

Par un traité nouvellement conclu entre le Nizam, ou chef des Marattes, et le gouvernement anglois dans l'Inde, ce prince ne peut plus avoir aucun François à son service. Le marquis de Wellesley l'a tellement enlacé dans des arrangemens politiques et commerciaux, consentis par lui, et qui confondent ses intérêts avec ceux de la Compagnie des Indes, que, dans le fait, il est plus dépendant qu'un allié.

Une autre politique également dictée par la sagesse et la prudence, est celle qui a engagé le Nizam à céder Circars à la Compagnie; car cette cession lui ferme la mer, et lui interdit avec elle toute communication. D'ailleurs ce chef étant une puissance insulaire, il ne peut recevoir de provisions de l'extérieur, que de l'agrément des Anglois qui commandent sur les côtes dont se forme une partie de la baie du Bengale.

§ IX. *Forces militaires et économiques du Nizam.*

Le Nizam peut mettre sur pied des forces considérables, c'est-à-dire une armée de 70 mille combattans, dont 40 mille de cavalerie.

Les revenus du district d'Hyderabad, sous le règne brillant d'Aureng-Zeb, s'élevoient, d'après les registres impériaux, à 3,439,250l.; aujourd'hui à peine se montent-ils à la moitié.

On ne peut, à cette occasion sur-tout, s'empêcher de remarquer que le revenu territorial de l'Indostan est en général beaucoup diminué depuis le règne du Sultan que je viens de nommer, et que les sources opulentes de l'industrie, ainsi que l'énergie nationale, ont été

taries par l'usurpation, la tyrannie, et le bridandage. L'Inde angloise présente un spectacle bien différent; là, les revenus croissent chaque jour, et suivront le même cours favorable, tant que, fidèles au plan actuel, nous verrons les propriétés particulières assurées, et que le Gouvernement s'attachera à faire régner l'accord de la justice avec le bonheur des individus.

§ X. *L'Empire des Sheicks et des Abdallées.*

Pour compléter le tableau de la connoissance des forces politiques et militaires de l'Inde, il est nécessaire de parler des Sheicks, et des tribus des peuplades des Abdallées.

L'empire des Sheicks, inférieur à celui de Zemawn-Shaw-Abdalla, ne laisse pas d'avoir de la puissance et de l'étendue, puisqu'on assure que le premier peut mettre en campagne une armée de cent mille hommes, et l'autre le double. Heureusement pour nos possessions orientales, ces deux peuples sont irréconciliablement séparés par des intérêts, des préjugés, des mœurs, et des coutumes, que rien ne peut rapprocher.

La hauteur, l'orgueil, la soif de la vengeance et du sang, le zèle du musulmanisme,

et la sombre bigoterie, caractérisent les sujets de Shaw-Zemawn. Aussi féroces peut-être au fond, les Sheicks joignent à cette propension une touche de tolérance et de philanthropie absolument inconnue aux autres.

Quoique d'origine Indous, de la race des Yates, ils cultivent les principes d'une théologie modérée qui adoucissent l'autorité du caractère naturel, l'unité de l'être suprême, le dogme consolateur d'une seconde vie, la croyance des châtimens et des récompenses, qui composent leur religion, doivent faire estimer un peuple qui à ces opinions pacifiques sait allier tous les élémens de la bravoure.

§ XI. *Conduite que l'Angleterre doit tenir avec les Sheicks.*

D'après ce portrait, il semble que le Gouvernement anglois de l'Inde doit non seulement ne point négliger un peuple aussi intéressant, mais encore le cultiver avec soin, le protéger, l'encourager, et le maintenir dans son indépendance. Ennemis nés des Abdallées, et unis aux Anglois, les Sheicks serviront à établir une forte barrière contre les irruptions des puissances liguées des Affghans, et contre les innombrables tribus qui habitent le nord de l'Indostan.

§ XII. *Des tribus du nord de l'Indostan.*

Si l'on veut avoir des notions exactes et détaillées de ces différens peuples, on peut jeter les yeux sur l'excellente analyse de l'Inde, publiée par M. Sullivan; on y trouvera un état des Rohillas, et des Patanes, des Rajapoutes, des Yates, et des princes inférieurs de l'Indostan. Au reste, il ne paroît pas que notre Compagnie des Indes ait rien à redouter de petites puissances trop subdivisées, et que leur union seule pourroit rendre formidable : c'est à la sagesse du Gouvernement, au prudent usage du pouvoir, et à l'exact entretien de la force armée, à prévenir cette ligue, ou à la dissiper.

§ XIII. *Système de politique que l'Angleterre doit suivre dans l'Inde.*

Au surplus, songeons sans cesse à nous précautionner beaucoup plus, par une sage conduite, contre les commotions intérieures, que contre les querelles du dehors; que c'est la paix domestique qui consolide les établissemens les plus puissans, et qu'il faut tout sacrifier en bons patriotes au culte de la divinité qui tient dans ses mains le sort de toutes les Co-

lonies, soit celles que le soleil éclaire à son lever, soit celles sur lesquelles, en se couchant, il laisse tomber ses derniers rayons.

Quant à ce qui regarde le dehors, entretenez la haine des Sheicks contre les Abdallées et les autres Mahométans du nord de l'Indostan; ne perdez pas un moment de vue le Nizam, le soubadar d'Oude, le nabab de Carnate, le Raja de Mayssour; contenez-les par ceux de Tanjore, de Travancore, de Cochin, de Coorg, et de tous les princes du Malabar; il faut nécessairement en faire ou des amis dépendans, ou des alliés tributaires.

Soutenez la constitution de l'empire des Marattes, sur-tout dans toutes les subdivisions particulières de son immense pouvoir, en prévenant soigneusement l'augmentation et l'agrandissement de chaque petit état, ou de chaque nation; défendez les foibles contre l'oppression des plus forts, et tâchez d'inspirer à tous des idées de justice.

« N'oubliez pas sur-tout que c'est l'autorité
» militaire, et non pas l'amour, qui porte et
» qui a toujours porté le sceptre de l'Indostan:
» n'épargnez aucun moyen pour conserver, et
» même augmenter la confiance de votre ar-

» mée; payez-la bien et régulièrement; évitez
» les châtimens sévères; mais, quand la peine
» de mort est nécessaire, infligez-la. Vous
» devez tout attendre de la subordination et de
» la discipline; si elles se perdent, vous avez
» tout à craindre; car, comme l'a dit M. Has-
» ting, l'empire que nous avons formé dans
» l'Inde tient à un fil si délicat, qu'un léger
» accident peut le rompre, ou le souffle de
» l'opinion le briser ».

ARTICLE X.

DERNIER COUP D'OEIL SUR L'ETAT DE L'ANGLETERRE DANS LES INDES ORIENTALES.

§. Ier. *Importance politique de Bombay.*

Je termine ma correspondance sur les intérêts de la puissance et du commerce de l'Angleterre en Orient, par quelques considérations dignes d'être approfondies par le zèle patriotique ; ce sont celles qui concernent l'importance politique de Bombay; de nouvelles observations sur la liberté du commerce dans cette contrée ; enfin la manière dont le Gouvernement doit s'y prendre pour gagner et s'assurer l'amitié de l'Empereur de Russie.

Personne n'ignore que la France se propose, comme un objet essentiel à des vues peut-être beaucoup plus étendues, d'établir des factoreries sur la côte du Malabar , et qu'elle compte pouvoir engager les Marattes à favoriser ses projets. Cette puissance extraordinaire pense n'avoir pas assez de communication avec la côte de

Coromandel; et elle fonde, dit-on, ses prétentions sur les coupures de la mer des Indes, qui indiquent aux gouvernemens de l'Europe les établissemens auxquels il est sérieusement question de penser.

C'est sur-tout à Bombay, à Goa, ou Mangalor, que la France en veut; et la possession de ces places est, à ce moment, l'objet de son impatiente avidité; et la première lui paroît, en particulier, de la plus haute importance. En effet, de tous les ports de l'Indostan, celui de Bombay est le seul où il soit possible d'équiper ou de radouber les vaisseaux de ligne. Cette conquête lui paroît facile; et elle se fonde sur les dépenses que la Compagnie est forcée de faire tous les ans, pour défendre ce poste, et sur le voisinage des Marattes, qui causent de vives inquiétudes sur sa possession.

§ II. *Moyens de conserver cette place à l'Angleterre.*

C'est donc sur Bombay que les regards du gouvernement anglois doivent se fixer sans relâche; et pour faire cesser ses alarmes à cet égard, il n'y a qu'un seul moyen, vraiment efficace; c'est de se souvenir « que c'est par » le fer que l'Inde doit être gouvernée et

» que l'armée est le *palladium* qui peut seul
» assurer ce pays à l'Angleterre

On ne peut disconvenir que les derniers réglemens militaires ont rendu à l'armée de l'Inde cette vigueur et cette énergie qui l'ont presque toujours distinguée : son courage, sa discipline, et son dévouement, sont attestés par l'histoire des derniers évènemens : mais, malgré tout ce qu'on peut encore ajouter à cet éloge, il est certain que de nouvelles circonstances ont indiqué des perfectionnemens à établir, et même incessamment, dans le système qui jusqu'à ce moment a été la source illustre des services à jamais célèbres que nos armes ont rendus dans ce pays à la Métropole.

Cet objet de refonte et d'amélioration dans l'armée de l'Inde embrasse une multitude d'objets et de vues particulières, qu'il seroit long d'exposer ici avec quelques détails. Les fondemens généraux de cette nouvelle organisation doivent être puisés dans le plan proposé et vivement recommandé par le lieutenant colonel Richard Scott. Je ne crois pas qu'il soit possible de mieux s'adresser pour cette opération importante, et il me semble que les idées de cet officier remplissent non seu-
lement

lement les espérances, mais encore les désirs de l'armée. C'est à la Compagnie à examiner ce plan, et à voir combien il lui importe d'en tirer son très-grand avantage.

§ III. *Sur la liberté du commerce de l'Inde.*

Je crois également utile à mon pays d'ajouter ici à tout ce que j'ai dit sur les avantages et la nécessité du commerce libre en Orient, quelques fragmens d'un écrit publié sur ce sujet, il y a cent trente ans, par Josias Child, alors chef de la Compagnie des Indes, le plus habile écrivain, en matière de commerce, non seulement de son siècle, mais de celui qui l'a suivi.

« Il s'éleva, il y a quelques années, dit-il,
» une dispute pour savoir si les coopérations
» de commerçans étoient ou non un avantage
» public. Pour moi, je pense que les Com-
» pagnies de commerçans sont absolument né-
» cessaires dans les pays où sa Majesté n'a
» point d'alliés, où les Princes de la chré-
» tienté ne peuvent jamais avoir de commu-
» nication, à cause de leur distance, ou de
» leur barbarie, et où on est dans la néces-
» sité d'entretenir des forces commerciales dans
» l'Inde Orientale, et dans la Guinée.

» Il me paroît évident que pour l'avantage » public, la plus grande partie du commerce » de ces deux pays doit se faire avec des fonds » communs.

» C'est une question pour moi, si les autres » compagnies de commerçans sont ou non avan- » tageuses au public.

» Je conclus cependant qu'on doit *éviter* » toutes réflexions, et par conséquent qu'au- » cune compagnie, quelle qu'elle soit, à fonds » communs ou non, ne peut être un avan- » tage public, à moins qu'il ne soit aisé pour » tous, ou pour quelques sujets de sa Majesté, » d'être admis dans toutes ou quelques unes » desdites compagnies, dans quelque temps » que ce soit, au moyen d'une très-petite » *contribution*, et si cette contribution excède » 20 livres, y compris toute charge d'admis- » sion, c'est beaucoup trop (1).

§ IV. *Objections contre la liberté du commerce.*

» .... Mais, dit-on, si on admettoit tous

---

(1) Ceci fut écrit il y a près de cent trente ans. Depuis cette époque, le prix de l'argent a certainement souffert une grande dépréciation; par conséquent la contribution seroit aujourd'hui beaucoup plus forte.

» ceux qui se présentent, alors il s'introduiroit
» un nombre de boutiquiers, et d'autres in-
» dividus tels, que maîtres de la majorité des
» votes, ils appelleroient dans les places...
» des personnes sans confiance et sans talens,
» qui nuiroient beaucoup à leur commerce.

» Si ceux qui font cette objection sont des
» commerçans, ils savent bien qu'elle est très-
» foible; car on ne doit pas s'attendre qu'il
» s'introduira dans le cours d'une année vingt
» boutiquiers dans une seule compagnie, et
» par conséquent, ils ne peuvent avoir une
» grande influence sur les élections.

» Mais si le cas contraire arrivoit, ce seroit
» un bien pour la nation, et non un mal pour
» la Compagnie; car tous ces hommes sont
» conduits par leurs intérêts; et l'intérêt de
» tous ceux qui sont engagés dans un com-
» merce étant que ce commerce soit régularisé,
» dirigé par des hommes sages, honnêtes, et
» capables, il n'y a pas de doute que le plus
» grand nombre des votes ne se réunît sur
» ceux qu'on croiroit tels.

» ... Mais comment prospérer en vendant
» aux étrangers à bon compte? Ne dit-on pas
» que le moyen de s'enrichir est de vendre
» cher et d'acheter à bon marché?

» Je réponds que, strictement parlant, cela
» peut être vrai pour un particulier. Mais dans
» ce discours, mon intention est de montrer
» que notre commerce national peut être dirigé
» de manière que les autres nations en con-
» currence avec nous ne puissent nous l'en-
» lever; mais que nous puissions, au contraire,
» le continuer et l'augmenter en diminuant
» le leur. Si nous sommes seuls, nous pour-
» rons, comme dit le proverbe, *tenir nos*
» *propres marchés*. Mais comme c'est ici le
» cas, et que tout le monde s'efforce d'étendre
» son commerce le plus qu'il peut, l'autre pro-
» verbe est très-vrai, et très-applicable ici :
» *Qui trop embrasse mal étreint* ».

Je ne dirai que peu de mots sur notre union avec la Russie, pour montrer les avantages qui résulteroient d'un traité de commerce entre la Grande-Bretagne et cet Empire, par rapport à l'Inde angloise.

La Russie possède une très-grande variété de toutes les choses qu'on peut regarder aujourd'hui comme indispensables à l'existence de l'homme. Ce dont elle manque le plus, ce sont les productions et les articles fabriqués dans nos possessions orientales : les principaux sont le coton brut et les étoffes de coton,

la soie crue et manufacturée, le sucre brut et l'indigo, la drogue crue, le bois de sandal, le poivre, les épiceries, la gomme, et le riz.

Dans les années 1796 et 1797, il fut importé à Saint-Pétersbourg de

	Roubles.	Roubles.
Coton brut...........	12,565	13,522
Différentes espèces de cotons..............	1,458,249	833,348
Sucre brut.............	353,558	128,657
Sucre manufacturé....	251,876	65,086
Sucre rafiné...........	4,107,644	2,791,845
Indigo................	1,599,900	1,030,029
Drogues	313,656	215,513
Bois de sandal........	111,807	35,556
Poivre................	131,346	69,604
Épiceries.............	124,017	199,927
Gomme................	74,652	25,639
Riz...................	78,060	100,190
Soie crue (1).........	493,783	482,695
Total des roubles...	9,141,203	5,992,127
de liv. sterling.	1,828,240	1,194,125 8s.

Il est beaucoup mieux important de faire

(1) Sans compter les étoffes de soie, les mousselines, etc.

observer de quelle importance est ce commerce pour la Grande-Bretagne, et ses possessions dans l'Inde, que d'indiquer les moyens d'unir ses intérêts avec ceux de la Russie, pour pouvoir établir, par le moyen des vaisseaux anglois, une communication entre les provinces méridionales de la Russie et l'Inde angloise. Je réduis ces moyens à quatre.

1°. S'unir avec cet Empire pour avoir la libre navigation de la mer Noire, du Bosphore, de l'Archipel, et de la Méditerranée, et la lui garantir de la manière la plus formelle; de même qu'aux états avec lesquels il seroit lié d'amitié, lors d'une pacification générale (1).

2°. Lui assurer la possession de Malte, ou de quelque port de la Méditerranée.

3°. L'aider de capitaux levés, non sur les fonds publics de la Grande-Bretagne, mais sur les individus.

4°. Lui accorder un comptoir dans l'Inde,

(1) Le major Taylor écrivoit avant l'époque de la paix d'Amiens.

et s'il étoit nécessaire au Cap même de Bonne-Espérance, avec certaines facilités pour le commerce, afin qu'il pût entretenir ses relations avec l'Inde angloise par le moyen de la Grande-Bretagne.

FIN DU SECOND ET DERNIER VOLUME.

TABLE

DU TOME SECOND

DU VOYAGE DANS L'INDE.

VOYAGE DANS L'INDE. *Pag.* 1
Tableau comparatif des routes de Suez et de Bassora. 14
Tableau des différentes routes par lesquelles on peut expédier des dépêches de l'Inde en Europe. 22
Projet pour établir des courriers et une poste aux lettres, depuis Londres jusqu'au Bengale. 28
Instruction pour faire le voyage de l'Inde par terre. 56
CHAP. Ier. 58
Argent nécessaire pour la route. *Ibid.*
CHAP. II. 61
Équipement pour la route. *Ibid.*
CHAP. III. 67
Précautions pour conserver la santé. *Ibid.*
Rhumes. 73
Toux. 74
Fièvres. *Ibid.*
Fièvres intermittentes. 75
Fièvres nerveuses. 76
Choses à éviter dans les fièvres qui tendent à la putridité. 77
Traitement administré par le docteur Rowley, médecin de l'hôpital de Sainte-Marie-le-Bone, aux personnes malades de la fièvre putride. 80

Médecines administrées aux malades. *Pag.* 82
État des médicamens que doit emporter un voyageur, pour se rendre par terre depuis l'Europe jusqu'aux côtes de l'Inde. 85
CHAP. IV. 87
Dépenses et manière de voyager. *Ibid.*
Frais pour un voyageur avec un domestique par la route du Caire. 90
Frais pour un voyageur seul, sans domestique, par la route du Caire, en usant de la plus étroite économie. *Ibid.*
Dépenses faites depuis Londres jusqu'à Bombay, par le major Taylor, accompagné de deux personnes et de deux domestiques; en tout cinq personnes. 93
CHAP. V. 100
Considérations sur la saison de l'année la plus propre au voyage de l'Inde par terre. *Ibid.*
CHAP. VI. 108
Routes que l'on peut tenir pour se rendre aux Indes, en traversant une partie de l'Europe et de l'Asie. *Ibid.*
Appendix A. 111
Conventions faites entre M. Robert Ritchie, consul anglais à Venise, d'une part, et le capitaine Georges Woivodich, d'autre part, à l'effet de transporter de Venise à l'île de Chypre, la major Taylor, et les personnes qui l'accompagnent. *Ibid.*
Appendix B. 115
Appendix C. 118
Appendix D. 125
Appendix E. 146
Appendix F. 152
Appendix G. 159
Appendix H. 166

Appendix J. *Pag.* 174
Réglemens pour l'expédition d'une malle qui partira tous les mois pour Bassora. 174
Réglemens de la poste, par ordre du Gouvernement. 177
Avis relatifs aux occasions par mer seulement. 180
Tarif. *Ibid.*
Appendix K. 181
Appendix L. 183
Prospectus des MM. Hammersley et compagnie, banquiers de Londres, Pall-Mall, n° 76. *Ibid.*
Lettres de change circulaires. *Ibid.*
Lettres d'ordre. 184
Lettres de change à ordre. *Ibid.*
Lettres de crédit. 185
Remises de l'étranger. *Ibid.*
Catalogue des places de commerce où les lettres de change circulaires auront cours. 186
Appendix M. 190
Notice sur le palmier, arbre dont les Indiens et les Arabes retirent les plus grands avantages : cette note est tirée en grande partie d'un ancien mémoire portugais, traduit par ordre de la Société Royale de Londres, en 1668. *Ibid.*
Itinéraire de Vienne à Constantinople. 203
Route de Constantinople à Hilla, par terre, et de Hilla à Bassora, en suivant le cours de l'Euphrate, sur lequel on s'embarque. 206
Estimation de la route du major Taylor au travers du grand désert, depuis Alexandrette, aujourd'hui Scandaron, en 1790. 210
Appendix O. 214
Première route. *Ibid.*
Deuxième route. 215
Troisième route. *Ibid.*

Instructions pour traverser le petit désert depuis Bassora, en venant de l'est, et en remontant le Tigre, par Bagdad, Mosul, Orfa, et Alep. *Pag.* 217
Premier route. *Ibid.*
Instructions pour traverser le petit désert, en remontant l'Euphrate, depuis Bassora jusqu'à Hilla, ou par Bagdad, Anna, et Alep. 230
Seconde route. *Ibid.*
Instructions pour le voyage de retour de l'Inde en Europe, passant au travers de la Natolie, et par Constantinople. 232
Troisième route. *Ibid.*
Etat des effets nécessaires. 234
Filtrer l'eau par ascension. 238
Manière de faire le café à la turque. 239
Faire du levain à la turque. 240
Appendix P. 242
France. *Ibid.*
Allemagne. *Ibid.*
Hollande. *Ibid.*
Italie. 243
Piémont. *Ibid.*
Gènes. 244
Toscane. *Ibid.*
États de l'Église. *Ibid.*
Royaume de Naples. *Ibid.*
États de Venise. 245
Milanais. *Ibid.*
Genève et Suisse. *Ibid.*
Savoie. 246
Appendix Q. 247
Valeurs des espèces en Europe et en Asie. *Ibid.*
Pair du change. 250
Prix du change. 253

Monnoies de change. *Pag.* 254
Dénominations et espèces dont on fait usage dans la tenue des livres. 255
Explication de quelques marques et abréviations qu'on trouvera ci-après dans les divers changes. 257
Valeur des monnoies. 258
Turin. 260
Gènes. *Ibid.*
Parme. 261
Modène. *Ibid.*
Bologne. *Ibid.*
Florence. 262
Rome. *Ibid.*
Naples. 263
Venise. *Ibid.*
Milan. 264
Genève. *Ibid.*
Suisse. 265
Allemagne. *Ibid.*
Saxe, Dresde. 267
Prusse, Berlin. *Ibid.*
Brunswich et Hanovre. *Ibid.*
Cologne. 268
Hollande. *Ibid.*
Brabant. 269
Liége et Spa. *Ibid.*
Changes de Londres sur les places suivantes, savoir: 270
Change sur Amsterdam. 271
Sur Hambourg. *Ibid.*
Sur Paris. *Ibid.*
Sur Madrid et Cadix. 272
Sur Lisbonne. *Ibid.*
Sur Livourne. *Ibid.*
Sur Gènes. 273

Sur Venise. *Pag.* 272
Sur Rome et Turin. *Ibid.*
Sur Milan. *Ibid.*
Hambourg. 274
Hanovre et Brunswich. 277
Monnoie effective qui a cours à Hanovre. *Ibid.*
Espèces effectives qui ont cours à Brunswich. 278
Cassel, Francfort-sur-le-Mein, Manheim et Carlsruhe. 279
Argent de change. *Ibid.*
Monnoie effective. *Ibid.*
Bâle, Zurich, et Fribourg. 281
Monnoie effective. *Ibid.*
Berne et Lausanne. 282
Proportions de ces monnoies. *Ibid.*
Autres monnoies effectives. 283
Genève. 284
Argent de change. *Ibid.*
Proportions de toutes ces monnoies entr'elles. 285
Monnoies effectives. *Ibid.*
Chambéry. 287
Turin. *Ibid.*
Valeur de l'argent effectif vieux et nouveau. *Ibid.*
Gènes. 288
Monnoies effectives. 289
Pise et Livourne. 291
Amsterdam. 293
Monnoie effective. 295
Rotterdam. 296
Province de Zélande. *Ibid.*
Observations sur les monnoies turques et asiatiques. 299
Mer Rouge. 301
Table des parties décimales de l'aloi qui se trouve dans toutes les monnoies de l'Inde, suivant l'essai fait à la monnoie de Bombay. 303

Monnoies d'argent. *Pag.* 303
Monnoies d'or. 304
Espèces qui ont cours au Bengale. *Ibid.*
Monnoies de Bombay. 305
Monnoies de Calicut et de Tellichery. 306
Monnoies de Batavia. 307
Monnoies de Canton. *Ibid.*
Poids. 308
Considérations politiques et commerciales sur les établissemens de l'Angleterre dans les Indes Orientales, extraites de la correspondance du major Taylor. 310
ART. Ier. *Ibid.*
Considérations générales sur l'origine du commerce. *Ibid.*
§ Ier. Premier berceau du commerce. 311
§ II. Accroissement de la navigation d'un pole à l'autre. 312
§ III. Conjecture sur la découverte de l'Amérique septentrionale par les premiers navigateurs. 313
§ IV. Époque du perfectionnement de la navigation et de l'étendue du commerce. 314
ART. II. 215
État et progrès du commerce de l'Inde dans les dix premiers siècles de notre ère. *Ibid.*
§ Ier. Avantages des nations commerçantes. *Ibid.*
§ II. Les Arabes ont fait les premiers le commerce de l'Inde. 316
§ III. Les Phéniciens succèdent aux Arabes dans le commerce de l'Inde. *Ibid.*
§ IV. Commerce des Grecs et des Romains. 317
§ V. Hippalus aborde le premier à la côte du Malabar. 318
§ VI. État florissant du commerce de Constantinople. *Ibid.*
§ VII. Commerce d'Amalfi, port de l'Italie. 319

ART. III. *Pag.* 321

Histoire du commerce de l'Inde, depuis l'époque des croisades jusqu'au treizième siècle. *Ibid.*

§ Ier. Venise, Gènes, et Pise, s'emparèrent du commerce du Levant. *Ibid.*

§ II. Principe de la considération des villes Anséatiques. *Ibid.*

§ III. Les Génois se rendent maîtres du commerce de l'Inde. 323

§ IV. Les Vénitiens vont dans l'Inde par l'Égypte. *Ibid.*

ART. IV. 325

Le commerce de l'Inde au treizième, quatorzième, et quinzième siècles. *Ibid.*

§ Ier. Le commerce civilise les nations du nord de l'Europe. *Ibid.*

§ II. Les Florentins font le commerce de l'Inde. *Ibid.*

§ III. Mahomet s'empare de Constantinople. 327

§ IV. Effet de la prise de Constantinople sur le commerce de l'Inde. *Ibid.*

§ V. Découverte d'une nouvelle route aux Indes et de l'Amérique. 328

ART. V. 330

Réflexions sur le commerce. *Ibid.*

§ Ier. Avantages procurés par le commerce. *Ibid.*

§ II. Maux dont le commerce a été la source. 331

§ III. Impossibilité morale de remédier à ces maux. 332

§ IV. L'état de langueur et de mollesse infiniment à craindre pour l'Angleterre. 334

§ V. Réflexions à ce sujet. 335

ART. VI. 337

De la liberté du commerce de l'Inde. *Ibid.*

§ Ier. Le commerce de l'Inde doit-il être permis à toutes les Nations? *Ibid.*

§ II. Concessions de la Compagnie des Indes à quelques particuliers. 338
§ III. Conduite louable des ministres du roi, à l'époque du renouvellement de la chàrte du commerce de l'Inde, en 1794. 339
§ IV. Les ministres ne peuvent rien obtenir des directeurs de la Compagnie. 340
§ V. Réclamations efficaces des négocians libres de l'Inde. 342
§ VI. Promulgation d'un réglement provisoire, en faveur du commerce libre de l'Inde. 343
§ VII. Demandes adressées à la Compagnie par les marchands libres pour commercer dans l'Inde. 347
§ VIII. Observations sur les demandes du commerce libre. 348
§ IX. Observations particulières sur le commerce de la Chine. 351
§ X. Résumé en faveur de la liberté du commerce. 352
§ XI. Articles réservés à la Compagnie, le reste absolument libre. 354
§ XII. Nécessité de quelques priviléges au profit de la Compagnie. 355
§ XIII. Justification du privilége de quelques articles de commerce dont la Compagnie de l'Inde doit jouir. 358
§ XIV. Anecdote relative au commerce du riz dans les états de Tipou-Sultan. 359
§ XV. Observation sur le commerce du Malabar. 360
§ XVI. Résumé général sur les priviléges de la Compagnie des Indes. 361
ART. VII. 363
Nécessité d'examiner la question du commerce libre et étranger, lié à celui de la Compagnie des Indes. *Ibid.*
§ Ier. L'Angleterre peut-elle, seule et sans secours

étrangers, maintenir et élever son commerce oriental. *Pag.* 363
§ II. Les forces seules de l'Angleterre ne peuvent suffire à l'étendue de son commerce d'Orient et d'Occident. 365
§ III. Idée qu'inspire au philosophe le système du commerce de l'Angleterre dans l'Inde. 367
§ IV. Etroite liaison de la prospérité du commerce de l'Inde à celle de l'Angleterre. 368
§ V. Plan d'association des étrangers au commerce de l'Inde. 370
§ VI. Articles dont il faut encourager la libre exportation. 371
§ VII. Droits à imposer sur les bâtimens anglois ou étrangers qui feront le commerce libre aux Indes Orientales. 372
§ VIII. Eloge des fabriques de coton en Angleterre. 374
ART. VIII. 377
Observations sur la nature des propriétés territoriales dans l'Inde, et sur leur rapport avec la culture du sol et les manufactures. *Ibid.*
§ Ier. Caractère des peuples agricoles. *Ibid.*
§ II. Motifs qui doivent engager l'Angleterre à favoriser l'agriculture dans l'Inde. 378
§ III. Projet pour l'amélioration de l'agriculture dans l'Inde. 379
§ IV. Projets des partitions territoriales dans les possessions indiennes. 380
§ V. Idée de l'Auteur à cet égard. 381
§ VI. Manière juste et sage d'apprécier le plan d'amélioration proposé par l'Auteur. *Ibid.*
ART. IX. 384
Des puissances de l'Inde, et de la tactique de leurs troupes. *Ibid.*

§ Ier. Tableau des grandes puissances actuelles de l'Inde. *Pag.* 384
§ II. Les Marattes : limites de leur empire. 385
§ III. Revenus de l'empire Maratte. 386
§ IV. Forces militaires des Marattes. 387
§ V. Différens corps de l'armée Maratte. *Ibid.*
§ VI. L'infanterie des Marattes. 390
§ VII. Division de leur armée. *Ibid.*
§ VIII. Traites des Anglais avec le chef des Marattes. 391
§ IX. Forces militaires et économiques du Nizam. 392
§ X. L'Empire des Sheicks et des Abdallées. 393
§ XI. Conduite que l'Angleterre doit tenir avec les Sheicks. 394
§ XII. Des tribus du nord de l'Indostan. 395
§ XIII. Système de politique que l'Angleterre doit suivre dans l'Inde. *Ibid.*
Art. X. 398
Dernier coup-d'œil sur l'état de l'Angleterre dans les Indes Orientales. *Ibid.*
§ Ier. Importance politique de Bombay. *Ibid.*
§ II. Moyens de conserver cette place à l'Angleterre. 399
§ III. Sur la liberté du commerce de l'Inde. 401
§ IV. Objections contre la liberté du commerce. 402

FIN DE LA TABLE DU SECOND ET DERNIER VOLUME.



